

HUBUNGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA DENGAN INSIDEN DI JALAN RAYA PADA PELAJAR DI SMA Z DI YOGYAKARTA

Ihya Hazairin Noor¹, Eko Maulana Syaputra²

¹Program Studi Kesehatan Masyarakat, Universitas Lambung Mangkurat, Banjarbaru

²Program Studi Kesehatan masyarakat, Universitas Wiralodra, Indramayu

Email korespondensi: ihyazairin@gmail.com

ABSTRAK

Berdasarkan data dari Satuan Unit Lalu Lintas Kepolisian Kota Yogyakarta pada Januari 2013 hingga Februari 2016, terdapat lebih dari 1771 kecelakaan lalu lintas dan melibatkan 2502 unit sepeda motor dengan sebagian besar korban kecelakaan lalu lintas adalah berusia pelajar, dan dengan lokasi kecelakaan paling banyak di daerah perumahan, area perbelanjaan / mal dan pusat perbelanjaan. SMA Z di Kota Yogyakarta adalah salah satu sekolah yang memenuhi kriteria ini. Hampir 50% siswa SMA Z menggunakan sepeda motor. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara perilaku keselamatan berkendara dengan insiden di jalan raya. Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dan menggunakan metode analisis observasional dengan desain *cross-sectional*. Sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* dan diperoleh 111 responden. Semua data dikumpulkan menggunakan kuesioner dan dianalisis menggunakan *Fisher Exact Test*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 22,5% responden memiliki perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik, 16,2% responden pernah mengalami insiden di jalan raya dalam 12 bulan terakhir. Analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara perilaku keselamatan berkendara dengan insiden lalu lintas jalan ($p\text{-value} = 0,045$). Dari hasil ini, diharapkan SMA Z melakukan sosialisasi kepada siswa tentang keselamatan berkendara untuk menghindari kecelakaan di jalan raya.

Kata-kata kunci: Insiden di jalan raya, perilaku keselamatan berkendara

ABSTRACT

Based on data from the Yogyakarta City Police Traffic Unit in January 2013 to February 2016 there have been more than 1771 traffic accidents and involving 2502 motorbike units with most traffic accident victims being the age of students, and with the most accident locations in residential areas, shopping areas / malls and shopping centers. SMA Z in Yogyakarta City is one of the schools that meets these criteria. Nearly 50% of SMA Z students use motorcycle. The purpose of this study was to determine the relationship between safety driving behavior and road traffic incidents. This research is quantitative study and use an observational analysis method with a cross-sectional design. Sampel on this study using purposive sampling technique and obtained 111 respondents. All data is collected using questionnaire and analyzed using Fisher's Exact Test. The results showed that 22.5% respondents had unsafe driving behavior, 16.2% of respondents had experienced an incident on the highway on last 12 month. The bivariate analysis show that there is relationship between safety driving behavior with road traffic incidents ($p\text{-value} = 0.045$). From these results, it is expected that SMA Z conducts socialization to students about driving safety to avoid accidents on the highway.

Keywords : Road traffic incident, safety riding behavior

PENDAHULUAN

Jumlah tingkat kepemilikan sepeda motor di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir ini terus tumbuh dengan cepat, tidak terkecuali di Daerah Istimewa Yogyakarta, tercatat lebih dari 1,7 juta sepeda motor (*single motorcycle*) yang terdaftar pada tahun 2014 (1,2). Satu diantara sekian penyebab pertumbuhan tersebut karena harga sepeda motor yang relatif terjangkau serta kemudahan dalam penggunaan (3). Namun, penambahan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat ini diikuti pula dampak negatif yang tidak diinginkan, yaitu penambahan insiden di jalan raya.

Kecelakaan lalu lintas saat ini diperkirakan menjadi penyebab kematian kesembilan dari semua kelompok umur di seluruh dunia, dan diperkirakan menjadi penyebab kematian ketujuh pada tahun 2030 (4). Setiap tahun, diperkirakan ada 1,3 juta kematian lalu lintas di seluruh dunia dan 83% dari kematian lalu lintas jalan ini terjadi di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah. Pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara kendaraan bermotor roda 2 dan 3 dan penumpangnya secara kolektif dikenal sebagai “pengguna jalan yang sangat rentan” dan bertanggung jawab atas separuh dari seluruh kasus kematian akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia (5). WHO menyatakan bahwa khusus di kawasan Asia Tenggara, pada tahun 2014 sekitar 153 ribu orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas, dan diperkirakan biaya yang timbul akibat kejadian ini mencapai 15 miliar dolar Amerika (6).

Kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data Badan Pusat Statistik mencatat jumlah kasus yang terjadi di tahun 2016 adalah sebesar 6.180 kasus dimana 10,9% diantaranya meninggal dunia (7). Data unit kecelakaan Satuan Lalu Lintas Polresta Kota Yogyakarta diketahui bahwa pada tahun 2015 telah terjadi 651 kecelakaan lalu lintas (naik 31,7% dari tahun 2014) dan melibatkan 947 sepeda motor. Tercatat 45 korban meninggal dunia dan 899 korban luka ringan. Total kerugian material mencapai lebih dari 559 juta rupiah dengan segmen usia yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di dominasi oleh usia dewasa muda (16-30 tahun) yaitu sebesar 48.5% (2,8). Diketahui pula bahwa lokasi kecelakaan paling banyak terjadi di kawasan permukiman, kawasan pertokoan/mall dan pusat perbelanjaan (8).

SMA Z merupakan salah satu sekolah yang berada di lokasi berpotensi terjadi kecelakaan karena letaknya yang berdekatan dengan pusat kota, kawasan Malioboro, dan pusat pertokoan/mall sehingga volume kendaraan yang melalui ruas jalan di sekolah tersebut sangat tinggi pada jam-jam tertentu. Sebagian pelajar juga menggunakan sepeda motor untuk berangkat ke sekolah. Berdasarkan hasil observasi oleh peneliti secara detail mengenai faktor potensial yang dapat mengakibatkan insiden di jalan raya pada pelajar sekolah tersebut diantaranya adalah: (a) Terdapat beberapa pelajar yang kurang terampil dalam menggunakan sepeda motor. (b) Terdapat beberapa pelajar yang menggunakan sepeda motor namun belum memiliki surat menyurat berkendara yaitu Surat Izin Mengemudi (SIM) maupun Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) (c) Terdapat beberapa pelajar yang tidak disiplin dalam berkendara, seperti berbelok tanpa menggunakan lampu penunjuk arah (*sein*) dan menggunakan handphone saat berkendara (d) Berdasarkan hasil wawancara diketahui bahwa beberapa pelajar pernah mengalami insiden di jalan raya seperti pernah ditilang, hampir mengalami kecelakaan (*nearmiss*) dan kecelakaan (menabrak maupun ditabrak pengendara lain).

Berbagai persoalan yang menjadi penyebab potensial tersebut akhirnya akan menghasilkan dampak negatif pada pelajar, yaitu terjadinya insiden di jalan raya. Sehingga berdasarkan temuan diatas, perlu dilakukan pengkajian mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding behavior*). Perlu juga diketahui bagaimana hubungan perilaku tersebut dengan insiden di jalan raya pada pelajar SMA Z Kota Yogyakarta.

METODE

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dan menggunakan metode analisis observasional dengan desain cross-sectional. Populasi penelitian ini adalah seluruh pelajar SMA Z Yogyakarta yang berjumlah 311 orang. Penentuan sampel menggunakan teknik purposive sampling berdasarkan kriteria : (a) Bersedia menjadi responden (b) Berada di sekolah saat penelitian dilakukan. (c) Menggunakan kendaraan bermotor untuk beraktivitas. Dari kriteria tersebut didapatkan sebanyak 111 orang untuk menjadi responden penelitian.

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah perilaku keselamatan berkendara yaitu tindakan dan perbuatan responden dalam hal berkendara dengan aman yang dinilai dari indikator: (a) Mematuhi aturan

jalan (b) Bersabar dan menghargai pengguna jalan lain (c) Menggunakan indikator kendaraan cukup lama untuk memberikan peringatan yang cukup bagi pengguna jalan lain saat berbelok atau mengubah jalur (d) mengikuti kendaraan lain pada jarak yang aman / tidak “mengekor/membuntuti” (e) Mematuhi semua batas kecepatan dengan ketat (f) Mengizinkan kendaraan lain untuk bergabung dan mengubah jalur (g) Menghindari perilaku agresif atau ofensif (h) Memiliki pertimbangan untuk pejalan kaki, pengendara sepeda, delman dan becak (i) Menahan diri dari praktik mengemudi yang tidak menentu (misalnya penggantian jalur yang berlebihan atau agresif, akselerasi dan pengereman yang tiba-tiba) (j) Parkir secara legal dan memikirkan kebutuhan pengguna jalan lainnya (9). Indikator tersebut dituangkan dalam bentuk kuesioner dengan skala likert dengan 4 pilihan jawaban: selalu, sering, kadang-kadang, tidak pernah. Perilaku keselamatan berkendara dinyatakan kurang baik apabila hasil skoring mendapatkan nilai <20 dan dikategorikan baik apabila mendapatkan nilai > 20.

Variabel terikat yaitu insiden di jalan raya, adalah kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang pernah dialami responden selama 12 bulan terakhir, yang diukur dengan menggunakan kuesioner, skala data nominal dengan kategori : (a) Pernah, jika responden pernah mengalami insiden yang berakibat minor (luka kecil pada bagian badan/luka yang hanya membutuhkan pertolongan pertama dan/atau sedikit kerusakan pada kendaraan) atau mayor (luka pada bagian badan dan membutuhkan perawatan lebih lanjut dari pelayanan kesehatan dan/atau kerusakan parah pada kendaraan) dalam 12 bulan terakhir (b) Tidak pernah, jika responden tidak pernah mengalami insiden dalam 12 bulan terakhir.

Analisis data yang digunakan yaitu analisis univariat untuk mendeskripsikan distribusi dan persentase dari tiap variabel dan analisis bivariat untuk menguji variabel bebas dan terikat yang diduga berhubungan dengan menggunakan uji fishcer-exact.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengambilan data dilakukan pada Bulan Januari tahun 2017. Pengambilan data dilakukan pada siswa/i kelas X dan kelas XI. Tidak dilakukan pengambilan data pada kelas XII karena kelas tersebut memiliki agenda tersendiri dari pihak sekolah. Adapun hasil pengambilan data dari 111 responden penelitian di SMA Z disajikan dalam tabel berikut ini.

1. Analisis Univariat

Tabel 1. Distribusi dan frekuensi perilaku keselamatan berkendara dan insiden di jalan raya yang dialami responden

Variabel	Kategori	Frekuensi	Persentase
Perilaku Keselamatan Berkendara	Kurang Baik	25	22,5%
	Baik	86	77,5%
Insiden di Jalan Raya	Pernah	18	16,2%
	Tidak Pernah	93	83,8%

Berdasarkan tabel 1 diketahui bahwa mayoritas responden berusia 16-17 tahun yaitu sebanyak 80 orang responden (72.1%), berjenis kelamin perempuan yaitu 58 orang responden (52.3%). Diketahui pula bahwa sebagian besar responden memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik yaitu sebanyak 86 orang responden (77,5%) namun terdapat sebagian responden yang memiliki perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik yaitu (22,5%), juga terdapat beberapa responden yang pernah mengalami insiden di jalan raya (16,2%).

2. Analisis Bivariat

Tabel 2. Analisis hubungan perilaku keselamatan berkendara dengan insiden di jalan raya yang dialami

Perilaku Keselamatan Berkendara	Insiden di Jalan Raya		p value
	Pernah	Tidak Pernah	
Kurang Baik	8 (32%)	17 (68%)	0,027
Baik	10 (11,6%)	76 (88,4%)	

Berdasarkan Tabel 2 diatas diketahui bahwa 68% responden dengan perilaku berbasis keselamatan kurang baik tidak pernah mengalami insiden di jalan raya namun terdapat 32% responden

yang pernah mengalami insiden di jalan raya. Jika dibandingkan, hanya 11,6% responden dengan perilaku berbasis keselamatan baik yang pernah mengalami insiden kecelakaan di jalan raya dan 88,4% sisanya tidak pernah mengalami insiden. Berdasarkan hasil uji statistik, diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara perilaku keselamatan berkendara dengan insiden di jalan raya (p value 0,027), hasil ini juga sesuai dengan beberapa penelitian terdahulu (10). Hasil dalam penelitian ini semakin menekankan bahwa faktor pengendara, terutama perilaku pengendara, memegang peranan penting dalam insiden di jalan raya.

Tingginya angka cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak lepas dari perilaku individu ketika berlalu lintas. Pada umumnya, kecelakaan lalu lintas terjadi karena individu melakukan perilaku berkendara yang tidak aman (11). Perilaku tersebut muncul karena ketika berkendara, individu tidak hanya mendapatkan respon positif dan menyenangkan situasi di jalan raya, tetapi bisa juga respon dan situasi negatif ditambah dengan kondisi internal dari individu, hal inilah yang memicu terjadinya perilaku berkendara yang tidak aman dan diwujudkan dengan berbagai bentuk seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara tanpa lisensi, tidak menggunakan helm, melanggar rambu lalu lintas, aggressive or offensive behaviour, tailgating driving, dan lainnya (12,13).

Perilaku berkendara tidak aman merupakan perilaku yang dapat membahayakan individu pengendara dan individu lain yang ada di sekitar dirinya berkendara. Perilaku tidak aman ini akan menjadi sesuatu yang memprihatinkan apabila menjadi kebiasaan yang dilakukan sejak remaja dan dikhawatirkan akan tetap dibawa hingga dewasa. Perilaku berkendara tidak aman ini dapat menjadi kebiasaan berulang. Pengulangan perilaku tersebut terjadi karena individu merasa terbiasa mendapatkan keuntungan ketika melakukannya (4). Contohnya, ketika individu memacu lebih cepat kendaraannya maka dirinya akan lebih cepat tiba ditujuan, namun perilaku ini terkadang mengabaikan kaidah-kaidah keselamatan di jalan raya.

Perilaku pengendara dalam berlalu lintas berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas (14). Dengan demikian implementasi perilaku safety riding penting diterapkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan (15). Hal ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Permatasari dimana responden yang memiliki perilaku keselamatan yang buruk (56,4%) berpeluang besar untuk terjadi kecelakaan lalu lintas (16). Menurut penelitian yang dilakukan oleh Smith perilaku tidak aman dalam berkendara seperti mengkonsumsi alkohol sebelum berkendara, kelelahan akibat kerja, melanggar rambu lalu lintas, mengemudi melebihi batas aman kecepatan berpeluang besar untuk terjadi kecelakaan lalu lintas (17). Perilaku safety riding meliputi 3 hal yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara. Dari penelitian yang telah dilakukan, perilaku sebelum berkendara meliputi stretching untuk melemaskan otot-otot dan memeriksa kelengkapan dan kondisi kendaraan bermotor. Pada saat berkendara salah satu perilaku yaitu membawa kelengkapan surat berupa SIM C dan STNK serta penggunaan safety apparels seperti jaket, sepatu, sarung tangan, dan masker. Salah satu perilaku setelah berkendara adalah melakukan servis secara rutin sesuai jadwal yang telah ditentukan oleh pihak dealer (18).

Insiden/Kecelakaan di jalan raya tidak dapat diprediksi kapan akan terjadi sehingga diperlukan perilaku yang aman guna meminimalkan terjadinya kejadian tersebut. Perilaku keselamatan berkendara sangat penting untuk diterapkan bagi semua pengendara kendaraan bermotor guna mencegah terjadinya insiden kecelakaan di jalan raya. Dengan meminimalisir kecelakaan, utamanya pada pelajar maka tingkat kesakitan dan bahkan kematian di usia produktif akan berkurang (19).

Diperlukan adanya pendidikan dan hukum serta penegakan yang tepat untuk membiasakan perilaku berkendara yang aman. Pendidikan mengenai mengendarai dengan cara yang memadai meliputi pengetahuan tentang interaksi manusia-kendaraan-lingkungan, mengembangkan keahlian berkendara dan mempengaruhi secara positif perilaku berkendara. Hal ini akan menciptakan kebiasaan mengendarai yang lebih aman, dan dapat menurunkan jumlah angka kecelakaan. Sedangkan hukum dan penegakannya akan memberikan petunjuk dan motivasi demi terwujudnya perilaku keselamatan berkendara yang baik (20).

PENUTUP

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara perilaku keselamatan berkendara dengan insiden di jalan raya. Rekomendasi yang dapat diberikan adalah diharapkan kepada pihak sekolah dan pihak terkait agar dapat melakukan intervensi untuk perbaikan perilaku melalui pendidikan mengenai keselamatan berkendara hingga penegakan hukum yang tegas dan berkelanjutan kepada kalangan pelajar agar tercipta perilaku berkendara yang aman.

DAFTAR PUSTAKA

1. Hakim, L. dan Nuqul, F. L. Analisa Sikap terhadap Aturan Lalu-Lintas pada Komunitas Bermotor Jurnal Psikologi Indonesia 2011; 8(2): 93-103.
2. Badan Pusat Statistik Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. 2015. Daerah Istimewa Yogyakarta dalam Angka. Yogyakarta.
3. Bolla, M. E. Kajian Karakteristik Kecelakaan Sepeda Motor Di Kota Surabaya. Jurnal Teknik Sipil 2011; 1(1): 67-69.
4. World Health Organization (WHO). Global Status Report on Road Safety. 2015
5. World Health Organization (WHO). 10 Facts on Global Road Safety. 2017 <accessed online: <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/en/>>
6. Arfan, I., Wulandari. Studi Epidemiologi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Pontianak. JVK 2018; 4(2): 90-96.
7. Badan Pusat Statistik. Statistik Transportasi Tahun 2016. Jakarta
8. Polresta Kota Yogyakarta. 2016. Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2013-Ferbruari 2016, Yogyakarta
9. Queensland Government. Qfleet Driver Safety Fact Sheet: Courteous and Safe Driving Behaviour. 2016
10. Handayani, D., Laksono, D.E., Novitiana, L. Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepedamotor Remaja dengan Studi Kasus Pelajar SMA Kota Surakarta. Jurnal Riset Rekayasa Sipil 2017; 1(1): 64-70.
11. Ragin, D. F. (2015). Health psychology: an interdisciplinary approach to health (2nd ed.). New York: Routledge.
12. Nirmala, H.V.P., Patria, B. Peran Regulasi Diri dan Konformitas terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada Remaja. Gadjah Mada Journal of Psychology 2016; 2(2):113-125.
13. Toroyan, T. (2015). Global status report on road safety 2015. Italy: World Health Organization
14. Nurtanti, D. (2002). Gambaran Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Jalan Arteri Margonda Depok Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2012. Skripsi. FKM Universitas Indonesia.
15. Direktorat Lalu Lintas Polda Metropolitan Jakarta Raya (Ditlantas PMJ). (2007). Kecelakaan Lalu Lintas dan Pencegahannya di Jakarta, www.lantas.metro.polri.go.id
16. Smith, A., and Smith H. Perceptions of Risk Factors for Road Traffic Accidents, Advances in Social Sciences Research Journal 2017; 4(1):1-7.
17. Permatasari, A. Gambaran Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar SMA Dua Mei Ciputat Timur Tahun 2017, Skripsi 2018, UIN Syarif Hidayatullah, Jakarta.
18. Dine, W, Kurniawan, B, dan Ekawati., Faktor-Faktor yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. Jurnal Kesehatan Masyarakat 2015; 3(3):1-8.
19. Muryatma, N.M. Relationships Between Safety Riding Factors With Safety Riding Behaviour. Jurnal Promkes 2017; 5(2):155-166.
20. Permnawati, T, Sulistio, H., Wicaksono, A. Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Karakteristik Pengendara (Studi Kasus: Surabaya, Malang dan Sragen). Jurnal Rekayasa Sipil 2010; 4(3):185-194.