

**FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DAN PERILAKU
BERKENDARA PADA SISWA SEKOLAH MENENGAH ATAS
DI PASIR PENGARAIAN RIAU**

Khairul Fahmi

Abstrak

Traffic accidents at a young age often occur because of the low perception of the risk of danger on the highway. Teenagers were a group of motorcycle users who often ignore traffic rules. The purpose of this study was to provide an overview of the causes of traffic accidents and traffic safety behavior while driving to senior high school students in Pasir Pengaraian. This research was a quantitative research with a cross-sectional design. The research was conducted in 3 senior high schools in Pasir Pengaraian. The number of respondents as many as 368 students were taken using purposive sampling. The respondents of this study were students who rode motorbikes to school. Data was collected through questionnaires sent via google form to each individual. Data analysis used univariate and bivariate analysis using chi square with 0.05%. The results showed that the accident rate was 27.4%, the reason for using motorbikes to go to school was because there was no one to drive 21.5%, 44.8% distance from school and 94.8% of respondents did not have a driver's license. As for the relationship between the incidence of accidents and behavior while driving, there was a relationship between the incidence of accidents and the behavior of violating the yellow light $p = 0.017$, calling hp $p = 0.007$, sending sms $p = 0.002$, driving at high speed $p = 0.01$ and driving more than 2 people $p=0.019$, driving while listening to music on cellphone $p=0.011$ and driving without wearing a helmet $p=0.016$. Other driving behaviors such as smoking while driving, violating road markings and violating traffic signs have no relationship with the incidence of accidents.

Keywords: *Accidents, motorcycles, senior high school students, traffic*

PENDAHULUAN

Mengendarai sepeda motor merupakan sarana mobilitas masyarakat yang populer di banyak negara Asia dan negara berkembang (Zargar & Karbakhsh, 2006). Namun, potensi bahaya yang terkait dengan kecelakaan lebih besar bagi pengendara sepeda motor dan penumpangnya dibandingkan pengguna kendaraan lain (Cheng et al., 2015). Pengendara sepeda motor lebih berisiko terbunuh atau terluka dalam kecelakaan di jalan raya daripada jenis pengguna kendaraan lainnya (Liu et al., 2008). Di daratan Cina dan Taiwan, sepeda motor masing-masing terdiri dari 63% (Zhang et al., 2004) dan 67% (Kementerian Perhubungan dan Komunikasi, 2007) dari

kendaraan bermotor yang terdaftar. Potensi bahaya terkait dengan kecelakaan lalu lintas tertentu biasanya lebih besar untuk pengendara sepeda motor dan penumpang, karena mereka tidak dilindungi oleh struktur logam kendaraan. Karena alasan ini, kecelakaan sepeda motor menyebabkan lebih dari 50% kematian lalu lintas di daratan Cina dan Taiwan (Ministry of the Interior, 2005; Wang et al., 2003). Bahkan, sebuah penelitian di Taiwan menunjukkan bahwa rata-rata pengendara sepeda motor memiliki resiko kematian sekitar tiga kali lipat dibandingkan pengemudi non-sepeda motor setelah dilakukan perbandingan jarak tempuh (Chang, H-L., & Yeh, T-H., 2006).

World Health Organization (WHO) menyatakan bahwa Sekitar 1.25 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan Lalu Lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15–29 tahun. 90 % dari kematian di dunia di jalan-jalan terjadi pada negara berpenghasilan rendah dan menengah, meskipun negara-negara ini memiliki sekitar setengah dari kendaraan di dunia ((WHO, *Road Traffic Injuries*, 2015). Kecelakaan di jalan raya merupakan faktor penyebab utama kematian pada usia muda, khususnya laki-laki dan menyebabkan kecacatan fisik. Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada usia muda karena rendahnya persepsi mereka terhadap risiko bahaya yang ada di jalan raya. Pengemudi muda memiliki tingkat keterlibatan yang sangat tinggi dalam RTA (dan oleh karena itu mereka merupakan kelompok yang sangat rentan dari populasi pengemudi) adalah salah satu temuan penelitian yang paling diterima di seluruh dunia (Chliaoutakis et al., 1999; Schuman et al., 1967; Maycock et al., 1991; Gregersen dan Berg, 1994)

Pengemudi remaja berpikir bahwa mereka sudah cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalan, disisi lain pengetahuan tentang mengemudi yang dangkal sering menyebabkan kecelakaan fatal. Pengetahuan mereka tentang kendaraan masih kurang karena masih merupakan hal baru bagi mereka. Kurang pengetahuan dan pengalaman tersebut membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan di jalan raya (Rakhmani, 2013).

Berdasarkan beberapa penelitian yang pernah dilakukan, guna mengurangi jumlah kecelakaan di jalan raya yang dapat menyebabkan kecacatan atau kematian harus menjadi prioritas sebagai upaya

pengecambahan kecacatan dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Pencegahan akibat kecelakaan lalu lintas tentunya dipengaruhi oleh persepsi mereka terhadap ancaman kecelakaan lalu lintas yang akan diterimanya. Untuk dapat mengurangi jumlah kecelakaan pada usia remaja di masa yang akan datang maka perlu dilakukan identifikasi faktor-faktor perilaku keselamatan saat berkendara sehingga dapat dilakukan upaya promotif dan preventif sebagai mana kampanye zero accident di jalan raya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui factor penyebab kecelakaan lalulintas pada pengendara sepeda motor usia remaja di kabupaten Rokan Hulu Provinsi Riau.

Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diungkapkan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini, adalah:

1. Bagaimana karakteristik remaja SMA yang mengendarai motor di Pasir Pengaraian?
2. Bagaimana perilaku remaja SMA saat berkendara?
3. Faktor perilaku apakah yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pada remaja SMA di Pasir Pengaraian?

TINJAUAN PUSTAKA

Kecelakaan di jalan raya merupakan faktor penyebab utama kematian pada usia muda, khususnya laki-laki dan menyebabkan kecacatan fisik. Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada usia muda karena rendahnya persepsi mereka terhadap risiko bahaya yang ada di jalan raya. Pengendara berusia muda lebih sering menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya misalnya dengan mengendarai motor dengan kecepatan

tinggi, menerobos lampu merah, tidak menggunakan alat keselamatan berupa helm dan sarung tangan.

Hasil penelitian Rakhmani (2013) didapatkan bahwa remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang mengemudi yang dangkal sering menyebabkan kecelakaan fatal. Pengetahuan mereka tentang kendaraan masih kurang karena masih merupakan hal baru bagi mereka. Kurang pengetahuan dan pengalaman tersebut membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan di jalan raya (Rakhmani, 2013).

TUJUAN DAN MANFAAT

Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui:

1. Gambaran tentang penyebab kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Pasir Pengaraian
2. Gambaran perilaku keselamatan berlalu lintas saat berkendara pada siswa SMA di Pasir Pengaraian
3. Hubungan faktor perilaku keselamatan berlalu lintas saat berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas siswa SMA di Pasir Pengaraian

Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi kepolisian dalam menentukan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas serta merancang program agar terjadinya pengurangan kecelakaan lalu lintas
2. Menambah referensi bagi peneliti selanjutnya sebagai penyempurna untuk penelitian-penelitian berikutnya.

3. Dapat menambahkan kontribusi bagi pengembangan ilmu di bidang transportasi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain penelitian menggunakan analisis dengan pendekatan *cross sectional study*.

Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Sekolah Menengah Atas (SMA) di Pasir Pengaraian yang terdiri dari 3 SMA dengan jumlah sampel sebanyak 368 siswa. Teknik sampling yang digunakan adalah Purposiv sampling. Kriteria responden dalam penelitian ini adalah siswa kelas X yang mengendarai motor menuju sekolah.

Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner yang dikirim melalui google form kesetiap individu secara acak. Karena pentingnya data responden untuk keberhasilan penelitian, maka diputuskan bahwa responden haruslah siswa yang saat ini sedang menempuh pendidikan pada jenjang pendidikan sekolah menengah atas untuk mewakili remaja dan dianggap telah pernah mengendarai sepedamotor. Sasaran utamanya adalah menghindari potensi bias dalam pengisian kuesioner.

Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini merupakan hasil kombinasi dari beberapa penelitian terdahulu yang telah dilaksanakan pada tempat dan waktu yang berbeda, kuesioner yang sudah terbentuk dan kesimpulan dari studi percontohan digabungkan. Kuesioner yang digunakan Chumpawadee et al., (2015) Faktor yang terkait dengan perilaku risiko kecelakaan sepeda motor di antara mahasiswa universitas di Northeastern Thailand, Yudha Puratmaja et al., (2017)

faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku risiko kecelakaan sepeda motor pada Mahasiswa Universitas Thailand, Khon Kaen, Dina Lusiana Setyowati, dkk (2018) Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada siswa sekolah menengah atas di kota Samarinda. Kuesioner dari para peneliti yang digunakan, dimodifikasi agar menjadi lebih sesuai untuk pengendara sepeda motor remaja dan masyarakat Rokan Hulu.

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yakni berupa hasil dari penyebaran kuesioner yang kepada siswa SMA di Kabupaten Kampar.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif yakni memberikan gambaran kondisi data yang digunakan untuk setiap variabel.

Analisa Univariat

Analisis *univariat* pada penelitian ini dilakukan pada tiap-tiap variabel yang disajikan dalam bentuk frekuensi dan persentase. Analisis *univariat* bertujuan untuk mendapatkan gambaran deskriptif tiap variabel. Analisis *univariat* diperoleh dengan menggunakan program komputer serta penyajian analisis *univariat* menggunakan frekuensi dan persentase dengan rumus sebagai berikut:

$$P = \frac{F}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

P = Persentase

F = Jumlah skor jawaban

N = Jumlah skor seluruhnya

Analisa Bivariat

Analisis *bivariat* dilakukan untuk membuktikan hipotesis dalam penelitian ini dengan menggunakan uji chi-square untuk data berupa kategori. Analisis

bivariat ini digunakan untuk melihat probabilitas suatu kejadian. Jika Pvalue $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti ada hubungan antara variabel *independent* dengan variabel *dependent*. Sebaliknya jika Pvalue $> 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak yang berarti tidak ada hubungan antara variabel *independent* dengan variabel *dependent*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Karakteristik responden dalam penelitian ini terdiri dari pengalaman kecelakaan lalu lintas, alasan mengendarai sepeda motor, jenis kelamin, pekerjaan orang tua, dan kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dapat dilihat dari Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Karakteristik Responden Penelitian di Pasir Pengaraian Tahun 2021

Karakteristik	n	%
Pernah mengalami kecelakaan lalu lintas		
Ya	101	27.4
Tidak	267	72.6
Alasan mengendarai sepeda motor		
Tidak ada yang mengantar	79	21.5
Jarak rumah jauh dari sekolah	165	44.8
Tidak ada angkutan umum dari rumah	19	5.2
Agar cepat sampai sekolah	48	13
Lain-lain	57	15.5
Jenis Kelamin		
Laki-laki	119	32.3
Perempuan	249	67.7
Pekerjaan orang tua		
Petani	144	39.1
Wiraswasta	125	34
Karyawan swasta	3	0.8
Pedagang	27	7.3
ASN	38	10.3
Guru/dosen	16	4.3
Supir	1	0.3
Tidak bekerja	14	3.8
Kepemilikan SIM C		
Ya	19	5.2
Tidak	349	94.8
Total	368	100

Tabel 1 menunjukkan distribusi responden bahwa 72.6% responden pernah mengalami kecelakaan saat berkendara, 44.8% alasan mengendarai sepeda motor karena jarak rumah jauh dari sekolah, 67.7% berjenis kelamin perempuan, 39.1% pekerjaan orang tua adalah petani dan 94.8% responden tidak memiliki SIM C.

Perilaku Berkendara Siswa di Jalan Raya

Keamanan dan keselamatan saat berkendara merupakan hal utama yang harus diperhatikan oleh pengendara baik sepeda motor maupun mobil. Pengendara sepeda motor seringkali mengabaikan elemen *safety riding*. *Safety riding* perlu diperhatikan oleh pengendara karena kebanyakan kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kelalaian pengendara. Adapun perilaku pengendara/siswa saat berkendara dapat dilihat dari Tabel 2 berikut:

Tabel 2 Perilaku siswa saat berkendara

Perilaku Saat Berkendara	n	%
Saat lampu lalu lintas berwarna kuning Saya tetap memacu kendaraan		
Sering	15	4.1
Kadang-kadang	114	31
Tidak pernah	239	64.9
Pernah menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menelepon/menerima telepon sambil berkendara		
Sering	3	0.5
Kadang-kadang	211	37.9
Tidak pernah	343	61.6
Pernah menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menulis/membaca SMS sambil berkendara		
Sering	2	0.1
Kadang-kadang	116	31.5
Tidak pernah	250	67.9
Pernah merokok sambil berkendara		
Sering	3	0.8
Kadang-kadang	10	2.7
Tidak pernah	355	96.5
Pernah melanggar marka jalan		
Sering	2	0.5
Kadang-kadang	115	31.3
Tidak pernah	251	68.2

Pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas

Selalu	2	0.5
Sering	3	0.8
Kadang-kadang	221	60.1
Tidak pernah	142	38.6

Pernah berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam

Selalu	6	1.6
Sering	25	6.8
Kadang-kadang	164	44.6
Tidak pernah	173	47

Pernah berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang

Sering	19	5.2
Kadang-kadang	196	53.3
Tidak pernah	153	41.6

Pernah mendengarkan musik lewat HP/MP3 player sambil berkendara

Sering	7	1.9
Kadang-kadang	56	15.2
Tidak pernah	305	82.9

Berkendara tanpa memakai helm

Selalu	3	0.8
Sering	40	10.9
Kadang-kadang	243	66
Tidak pernah	82	22.3

Total **368** **100**

Tabel 2 menunjukkan perilaku siswa saat berkendara di jalan raya, diketahui bahwa responden menyatakan kadang-kadang sebanyak 64.9% menyatakan bahwa saat lampu lalu lintas berwarna kuning tetap memacu kendaraan, 37.9% menyatakan menggunakan alat komunikasi atau *Hand Phone* (HP) untuk menelepon/menerima telepon sambil berkendara, 31.5% menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menulis/membaca SMS sambil berkendara, 2.7% merokok sambil berkendara, 31.3% melanggar marka jalan, 60.1% melanggar rambu-rambu lalu lintas, 44.6% berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam, 53.3% berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang, 15.2% mendengarkan musik lewat HP/MP3 *player* sambil berkendara dan 66% pengendara tidak memakai helm. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku

siswa saat berkendara di jalan raya tidak aman atau berbahaya.

Hubungan antara variabel independent dan variabel dependent

Untuk melihat hubungan antara variabel independent dan dependent menggunakan uji *chi square*. Hasil analisis uji statistik menggunakan *chi square P value* < 0,05 didapatkan bahwa pada variabel tetap memacu kendaraan pada saat lampu Lalu Lintas berwarna kuning, pernah menggunakan alat komunikasi atau

HP untuk menelepon/menerima telepon sambil berkendara, pernah menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menulis/membaca SMS sambil berkendara, Merokok sambil berkendara, berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang, berkendara tanpa menggunakan helm memiliki hubungan yang signifikan dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA. Hubungan antara variabel dapat dilihat dari table 3 berikut:

Tabel 3. Hubungan antar variabel independent dan dependent

Variabel	Selalu (%)	Sering (%)	Kadang-kadang (%)	Tidak pernah (%)	Total	P-value
Saat lampu lalu lintas berwarna kuning Saya tetap memacu kendaraan						
Mengalami		5 (5%)	38 (37.6%)	58 (57.4%)	101 (100%)	0.017
Tidak mengalami		10 (3.7%)	76 (28.5%)	181 (67.8%)	267 (100%)	
Pernah menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menelepon/menerima telepon sambil berkendara						
Mengalami		1 (1%)	51 (50,5%)	49 (48.5%)	101 (100%)	0.007
Tidak mengalami		1 (0.4%)	89 (33.3%)	177 (66.3)	267 (100%)	
Pernah menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menulis/membaca SMS sambil berkendara						
Mengalami		1 (1%)	38 (37.6%)	62 (61.4%)	101 (100%)	0.002
Tidak mengalami		1 (0.4%)	78 (29.2%)	188 (70.4%)	267 (100%)	
Pernah merokok sambil berkendara						
Mengalami		1 (1%)	5 (4%)	96 (95%)	101 (100%)	0.646
Tidak mengalami		2 (0.7%)	6 (2.2%)	259 (97%)	267 (100%)	
Pernah melanggar marka jalan						
Mengalami		0 (0%)	36 (35.6%)	65 (64.4%)	101 (100%)	0.383
Tidak mengalami		2 (0.7%)	79 (25.6%)	186 (69.7%)	267 (100%)	
Pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas						
Mengalami	1 (1%)	1 (1%)	66 (65.3%)	33 (32.7)	101 (100%)	0.48
Tidak mengalami	1 (0.4%)	2 (0.7%)	155 (58.1%)	109 (40.8%)	267 (100%)	
Pernah berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam						
Mengalami	2 (2%)	11 (10.9%)	54 (53.5%)	34 (33.7%)	101 (100%)	0.01
Tidak mengalami	4 (1.5%)	14 (5.2%)	110 (41.2%)	139 (52.1%)	267 (100%)	
Pernah berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang						
Mengalami		7 (6.9%)	61 (60.4%)	33 (32.7%)	101 (100%)	0.019
Tidak mengalami		12 (4.5%)	135 (50.6%)	120 (44.9%)	267 (100%)	
Pernah mendengarkan musik lewat HP/MP3 player sambil berkendara						
Mengalami		3 (3%)	24 (23.8%)	74 (73.3%)	101 (100%)	0.011
Tidak mengalami		4 (1.5%)	32 (12%)	231 (86.5%)	267 (100%)	
Berkendara tanpa memakai helm						
Mengalami	3 (3%)	13 (12.9%)	68 (67.3%)	17 (16.8%)	101 (100%)	0.016
Tidak mengalami	0 (0%)	27 (10.1%)	175 (65.5%)	65 (24.3%)	267 (100%)	

PEMBAHASAN

Beberapa negara mengidentifikasi ada tiga penyebab utama kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor jalan atau lingkungan. Ketiga faktor tersebut ada di Indonesia (Soehodho, 2009).

Kecelakaan di jalan raya merupakan salah satu faktor penyebab kematian pada usia muda, khususnya laki-laki dan menyebabkan kecacatan fisik. Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (Peraturan Pemerintah No 43 Tahun 1993 Pasal 93). Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab seperti pelanggaran atau tindakan kurang hati-hati, kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca atau pandangan terhalang. Secara umum bahwa penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia itu sendiri (*human error*). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku berkendara pada siswa SMA di Pasir Pengaraian tidak aman atau berbahaya.

Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Manusia sering melakukan pelanggaran aturan lalu lintas. Pelanggaran rambu lalu lintas akibat kesengajaan maupun kurangnya kontrol diri pengemudi terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Pelanggaran menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas (Kusumadewi, 2012).

Penelitian yang dilakukan Kazantzis, *et al.* menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor pada remaja yaitu 11%, dan dampaknya lebih dari 50% korban

kecelakaan lalu lintas mengalami *hyperarousal*, gangguan ingatan, lebih emosional dan adanya gangguan kognitif dan sosial (Kazantzis, 2012).

Berdasarkan alasan penggunaan sepeda motor yaitu tidak ada yang mengantar serta sekolah yang jauh dari rumah. Pemakaian sepeda motor merupakan pilihan praktis, karena motor adalah kendaraan yang mampu mencapai tujuan dengan cepat dan merupakan bagian dari aktivitas kehidupan ke sekolah untuk para siswa. Pengemudi pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar terlibat dalam kecelakaan dari pada pengemudi yang telah mahir (Marsaid, 2013). Pengemudi pemula tidak di bekali dengan persiapan yang cukup mengenai keselamatan berlalu lintas seperti pengetahuan tentang *safety riding*, perilaku berkendara yang aman, dan kemampuan/skill berkendara ditunjukkan dengan kepemilikan SIM.

Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor (Wardani, 2015). Penelitian Agus menunjukkan bahwa prediksi jumlah korban kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia tidak hanya dipengaruhi jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor, tetapi juga jumlah kepemilikan SIM dan panjang jalan (Agus, 2012).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pekerjaan orang tua sebagian besar adalah petani. WHO/Badan Kesehatan Dunia melaporkan bahwa kematian karena kecelakaan lalu lintas dua kali lebih tinggi di negara berpenghasilan rendah dan menengah dengan penggunaan sepeda motor dominan, dibandingkan dengan negara berpenghasilan tinggi di dunia

(WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015).

Hubungan Penggunaan HP dengan Menelepon, SMS dan Mendengarkan Musik dengan Kecelakaan Lalu Lintas

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden pernah menggunakan HP saat berkendara. Perilaku penggunaan HP saat berkendara merupakan penyumbang terbesar penyebab kecelakaan. Penelitian *Governors Highway Safety Association* (GHSA) di Amerika Serikat, menyatakan bahwa menelepon atau berSMS pada saat berkendara adalah penyebab terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penggunaan ponsel saat mengemudi menyumbangkan satu dari setiap empat kecelakaan lalu lintas. Bahaya penggunaan ponsel saat berkendara bukan hanya pada cara penggunaan tetapi lebih pada topik pembicaraan atau apa yang sedang dibicarakan saat itu. Jadi bahayanya adalah karena otak pengemudi dipaksa berpikir hal penting lainnya saat mengemudi, sehingga konsentrasi menjadi terpecah (Polda Jatim, 2018). Penggunaan ponsel saat mengemudi mengurangi konsentrasi karena remaja cenderung menggunakan ponsel mereka saat mengemudi.

Penggunaan ponsel pada saat mengemudi mencerminkan tingkat hubungan kognitif dan perilaku penggunaan ponsel (Gauld CS, 2014). Penelitian Gauld menyatakan bahwa remaja cenderung menggunakan ponsel baik menelpon, SMS ataupun mendengar musik (Gauld CS, 2014)

Hubungan Berkendara Lebih dari 2 Penumpang dengan Kecelakaan Lalu Lintas

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden berkendara lebih dari 2 penumpang. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Angkutan

Jalan telah mencantumkan larangan bagi setiap pengemudi untuk membawa penumpang lebih dari satu orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa bada hubungan berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

Penelitian Lestari menyatakan bahwa pelanggaran ini disebabkan karena untuk menghemat biaya atau menghemat bensin, karena jarak dekat sehingga meringankan pengemudi untuk tidak kembali menjemput penumpangnya (Lestari, 2015).

Hubungan Kepatuhan Terhadap Rambu-Rambu Lalu Lintas dengan Kecelakaan Lalu Lintas

Rambu-rambu lalu lintas merupakan instrumen untuk mengatur kelancaran arus lalu lintas di jalan raya. Rambu-rambu lalu lintas dapat juga berfungsi untuk menurunkan tingkat kecelakaan dan hambatan lalu lintas. Rambu lalu lintas merupakan tanda, simbol, isyarat atau semboyan yang bertujuan memberikan informasi atau petunjuk bagi pengguna jalan tentang kondisi jalan dan lingkungannya.

Kesadaran pengemudi terhadap rambu-rambu Lalu Lintas di jalan raya perlu ada peningkatan. Terutama pada rambu lalu lintas menunjukkan lampu kuning. Pada penelitian ini kejadian kecelakaan terjadi pada mereka yang memiliki perilaku melanggar lampu kuning. Hal ini sejalan dengan penelitian Wong, menyatakan bahwa kesadaran pada kondisi Lalu Lintas dan rambu-rambu lalu lintas akan bisa menurunkan kejadian kecelakaan di jalan raya (Wong, 2010). Lampu lalu lintas merupakan alat pengatur lalu lintas yang dijalankan dengan listrik atau sejenisnya yang bertujuan untuk mengatur, mengarahkan serta memberikan peringatan kepada pengguna kendaraan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan hasil penelitian Prakarsa (2011) yang

menemukan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi akibat kecepatan yang lebih tinggi atau > 60 km/jam. Kecepatan yang lebih tinggi atau > 60 km/jam berdampak pada dekatnya jarak antar kendaraan sedemikian sehingga jarak pandang henti ideal terlampaui dan kemampuan pengendalian kendaraan berkurang (Costa, 2012).

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa faktor penyebab kecelakaan Lalu Lintas pada siswa SMA di Pasir pengaraian yaitu perilaku saat berkendara yang tidak aman yaitu perilaku melanggar lampu kuning, menelepon, mengirim SMS, berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara lebih dari 2 orang, berkendara sambil mendengarkan music dan berkendara tanpa memakai helm.

Hubungan antara kejadian kecelakaan dengan perilaku saat berkendara, menunjukkan adanya hubungan antara kejadian kecelakaan dengan perilaku melanggar lampu kuning $p=0,017$, menelepon $p=0,007$, mengirim sms $p=0,002$, berkendara dengan kecepatan tinggi $p=0,01$ dan berkendara lebih dari 2 orang $p=0,019$, berkendara sambil mendengarkan music di hp $p=0,011$ dan berkendara tanpa memakai helm $p=0,016$. Perilaku berkendara lainnya seperti merokok sambil berkendara, melanggar marka jalan dan melanggar rambu-rambu Lalu Lintas tidak memiliki hubungan dengan kejadian kecelakaan.

Saran

Adapun saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah agar dapat menambah variabel lainnya bagi peneliti selanjutnya dan bagi objek penelitian agar lebih meningkatkan kesadaran tentang pentingnya menaati aturan berkendara di jalan raya.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus, S., 2012. Perbandingan Model Andreassen dan Model Artifisial Neural Network untuk Prediksi Fatalitas Korban Kecelakaan Lalulintas. *Jurnal Transportasi*, [e-Jurnal] 12 (1): pp. 73–82
- Chang, H-L., and Yeh, T-H. (2006) Risk factors to driver fatalities in single-vehicle crashes: comparisons between non-motorcycle drivers and motorcyclists. *Journal of Transportation Engineering*, 132(3): 227-236.
- Cheng, A. S. K., & Ng, T. C. K. (2010). Development of a Chinese motorcycle rider driving violation questionnaire. *Accident Analysis & Prevention*, 42, 1250e1256.
- Cheng, A. S. K., & Ng, T. C. K. (2012). Risky driving and the perception of motorcycle accident causes among Chinese motorcycle riders in Hong Kong. *Traffic Injury Prevention*, 13, 485e492.
- Cheng, A. S. K., Liu, Karen P.Y., Tulliani, Nikki & Ng, T. C. K. (2015). Relationship Between Driving-violation Behaviours and Risk Perception in Motorcycle Accidents. *Hong Kong Journal of Occupational Therapy*, 1e7
- Dina L. Setyowati, Ade R. Firdaus, Nur Rohmah (2018). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, Vol. 7, No. 3 September-Desember 2018: 329–338
- Costa, D. G., 2012. Analisis Risiko Kecelakaan Pengguna Sepeda Motor. *Simposium XV FSTPT*.

- Bekasi: Sekolah Tinggi
Transportasi Darat
- Gauld C.S.L.I., 2014. Concealing Their Communication: Exploring Psychosocial Predictors of Young Drivers' Intentions and Engagement in Concealed Texting. *Accident Analysis and Prevention*, [e-Jurnal] 62:pp. 285-293
- Kazantzis., 2012. Predictors of Chronic Trauma Related Symptoms in A Community Sample of New Zealand Motor Vehicle Accident Survivors. *Cult Med Psychiatry* 36 , 442-464
- Kusumadewi, H.P., 2012. The Correlation Between the Social Support of Peer Group and Self Control towards the Obedience of The Rule in The Teenage Girls of the Assalam Modern Islamic Boarding School Sukoharjo. *Jurnal Ilmiah Psikologi* [e-Journal] 1(2): pp.1-10
- Lestari., 2015. Analisis Pelanggaran Pengendara Motor terhadap Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Pada Satlantas Kepolisian Resor Subang Jawa Barat). Skripsi. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Marsaid., M.Hidayat, Ahsan., 2013. Faktor Yang berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, [e-Jurnal] 1 (2): pp.98-112
- Polda Jatim, D., 2018 *Bahaya Penggunaan Handphone Saat Mengemudi*. Surabaya: Polisi Daerah Jawa Timur
- Rakhmani, F., 2013. Kepatuhan Remaja dalam Berlalu Lintas. *Jurnal S-1 Ilmu Sosiatri*, [e-Jurnal] 2 (1): pp.1-7
- Soehodho., 2009. Road Accident in Indonesia. *IATSS RESEARCH* [e-Journal] 33 (2): pp.122-124
- Tseng, P.-Y., Huang, Y.-S., Jiang, S.-Y., 2001. Analysis of accident risks by driver age. In: Presented at the International Conference of Traffic Safety and Enforcement, Taoyuan, Taiwan.
- Wardani, V.A., 2015. Persepsi Masyarakat Terhadap Citra Polisi Lalu Lintas di Polsek Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru. *Jom Fisip*, [e-Jurnal] 2 (1): pp.1-15
- Zargar, M. K. A., & Karbakhsh, M. (2006). Pattern of motorcycle-related injuries in Tehran, 1999 to 2000; a study in 6 hospitals. *Eastern Mediterranean Health Journal*, 12, 81-87.