

PENGARUH PELANGGARAN LALU LINTAS TERHADAP POTENSI KECELAKAAN PADA REMAJA PENGENDARA SEPEDA MOTOR

Dewi Handayani¹⁾, Rahma Ori Ophelia²⁾, Widi Hartono³⁾

¹⁾³⁾Pengajar Program studi Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret

²⁾Mahasiswa Program S1 Teknik Sipil Universitas Sebelas Maret

Jalan Ir.Sutami No.36A Surakarta 57126.Telp.0271647069. email: oriophelia@gmail.com

Abstract

Traffic accidents mostly caused by motorcyclists who violate traffic's rules. From victims of accidents, the most widely experienced by teenagers and young adults (Yogatama, 2013). The aim of research to get characteristics of young motorcyclists and get the influence of traffic violation to accident potential on young motorcyclists. The research method using path analysis with AMOS 18.0 program. Collecting data using questionnaire with Likert scale which given to respondents. The respondents consisted of 360 young motorcyclists who are high school students who are registered as Educational Pioneers Safety School in Surakarta City. The results showed young motorcyclists in Surakarta City who have SIM C only 23.33%. 94.44% of teenagers had been riding a motorcycle before 17 years old. Factors that influence to traffic accident potential are high speed factor is 13.69%, violation of sign and traffic light is 39.51%, and unusual dangerous behavior is 14.10%. Driving behavior holds an important role on traffic accident potential, it is needed a policy so the motorcyclist more orderly and obedient against the traffic rules.

Keywords: traffic violation, accident, teenager, motorcycle

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas sebagian besar diakibatkan oleh pengendara yang melanggar aturan lalu lintas. Dari jumlah korban kecelakaan, urutan pertama paling banyak dialami oleh para remaja dan dewasa muda (Yogatama, 2013). Tujuan penelitian untuk mengetahui karakteristik remaja pengendara sepeda motor dan mengetahui pengaruh pelanggaran lalu lintas terhadap potensi kecelakaan pada remaja pengendara sepeda motor. Metode penelitian menggunakan analisis jalur dengan program AMOS 18.0. Pengumpulan data menggunakan kuisioner dengan skala likert yang diberikan kepada responden. Responden terdiri dari 360 remaja pengendara sepeda motor yang merupakan pelajar tingkat Sekolah Menengah Atas (SMA) yang terdaftar sebagai Sekolah Pelopor Keselamatan di Kota Surakarta. Hasil penelitian menunjukkan remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta yang memiliki SIM C hanya 23.33%. Sebesar 94.44% remaja telah mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Faktor yang berpengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas yaitu faktor kecepatan tinggi sebesar 13.69%, pelanggaran lampu dan rambu sebesar 39.51%, dan perilaku berbahaya yang tidak lazim sebesar 14.10%. Perilaku berkendara memegang peranan penting terhadap potensi kecelakaan lalu lintas sehingga diperlukan suatu kebijakan agar pengendara sepeda motor lebih tertib dan taat pada aturan lalu lintas.

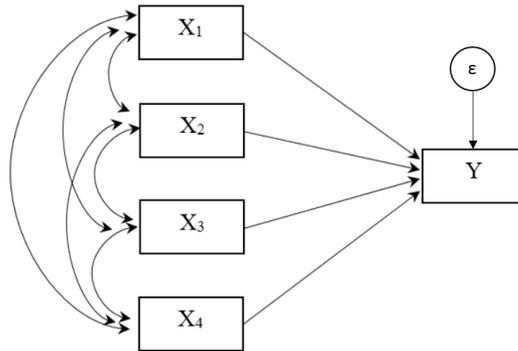
Kata kunci: pelanggaran lalu lintas, kecelakaan, remaja, sepeda motor

PENDAHULUAN

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mendukung perkembangan alat transportasi secara pesat, sehingga menyebabkan laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat. Sepeda motor banyak dipilih masyarakat sebagai moda angkutan karena selain kemudahan aksesnya, harganya lebih terjangkau. Meningkatnya kepemilikan sepeda motor tidak diimbangi dengan meningkatnya kesadaran akan keselamatan lalu lintas. Populasi sepeda motor yang makin besar mendorong peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas. Menurut *World Health Organisation* kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi penyebab kematian terbesar urutan ketiga setelah penyakit jantung koroner dan *Tuberculosis* (TBC). WHO mencatat 1.2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang korban kecelakaan lalu lintas mengalami luka serius maupun catat tetap. Kecelakaan lalu lintas jalan adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15 sampai 29 tahun, dan 73% adalah laki-laki (WHO, 2016). Deery dan Flides (1999) dalam Agung (2014) mengatakan bahwa remaja sangat berpotensi menjadi pengendara beresiko. Remaja cenderung mengadopsi cara berkendara penuh risiko dibandingkan orangtua.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode analisis jalur dengan bantuan program AMOS 18.0. Analisis Jalur (*path analysis*) adalah perluasan dari model regresi yang digunakan untuk menganalisis pola hubungan antar variabel dengan tujuan untuk mengetahui pengaruh langsung maupun tidak langsung dari himpunan variabel bebas (*eksogen*) terhadap variabel terikat (*endogen*) (Riduwan, 2012). Model merupakan analisis jalur satu arah dengan empat variabel bebas dan satu variabel terikat. Variabel bebas terdiri dari mengantuk, kecepatan tinggi, pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas, dan perilaku berbahaya yang tidak lazim. Variabel terikat merupakan potensi kecelakaan lalu lintas.



Gambar 1. Model Diagram Jalur Penelitian

Hipotesis awal persamaan struktural analisis jalur:

$$Y = \rho_{yx1} X_1 + \rho_{yx2} X_2 + \rho_{yx3} X_3 + \rho_{yx4} X_4 + \rho_y \epsilon \text{ dan } R^2_{yx1x2x3x4}$$

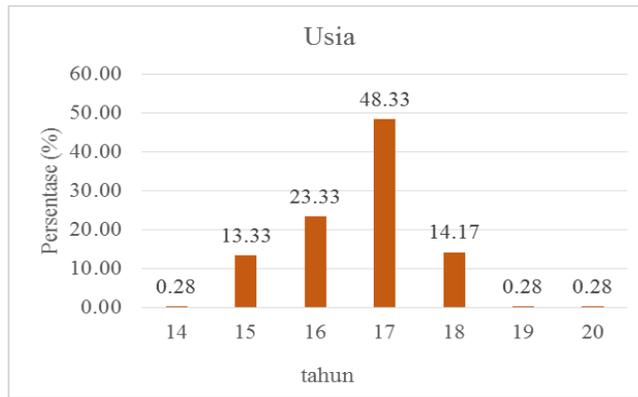
Model tersebut akan diuji signifikansi parsial pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Dalam mengambil keputusan uji, digunakan derajat kemaknaan 0.05 dengan ketentuan bila *p value* < 0.05 maka variabel berpengaruh secara signifikan dan bila *p value* > 0.05 maka variabel tidak berpengaruh secara signifikan. Apabila dalam pengujian terdapat variabel bebas yang tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat, maka akan diberlakukan analisis jalur model *trimming*. Model *trimming* adalah model yang digunakan untuk memperbaiki suatu model struktur analisis jalur dengan cara mengeluarkan dari model variabel eksogen yang koefisien jalurnya tidak signifikan (Kusnendi, 2005 dalam Riduwan, 2012).

Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data hasil kuisisioner yang diisi oleh responden. Kuisisioner berisi pernyataan yang mencerminkan perilaku pelanggaran lalu lintas dalam berkendara sehari-hari. Data sekunder terdiri dari data lokasi dan data populasi yang diperoleh dari Kementerian Pendidikan dan Budaya. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pelajar tingkat Sekolah Menengah Atas (SMA) yang terdaftar sebagai Sekolah Pelopor Keselamatan di Kota Surakarta. Peneliti menggunakan tabel dari Issac dan Michael untuk menentukan jumlah sampel dengan tingkat kesalahan 5%. Pengumpulan data dengan menyebarkan kuisisioner kepada 360 remaja pengendara sepeda motor.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

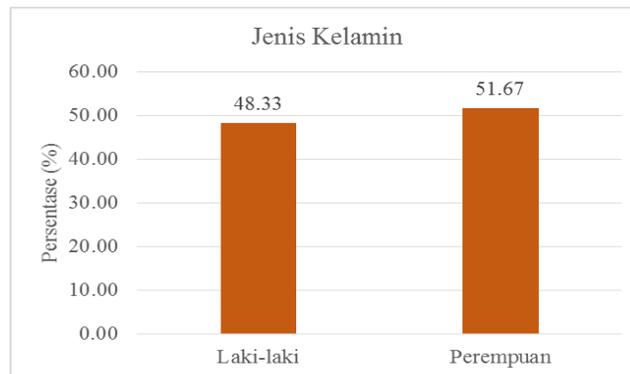
Karakteristik Remaja Pengendara Sepeda Motor di Kota Surakarta

Berdasarkan usia, persentase remaja pengguna sepeda motor didominasi sebesar 48.33% yang berusia 17 tahun dan sebesar 23.33% remaja pengendara sepeda motor yang berusia 16 tahun. Penelitian menunjukkan bahwa 36.94% pelajar yang berusia di bawah 17 tahun sudah mengendarai sepeda motor. Karakteristik responden berdasarkan usia dijelaskan pada Gambar 2.



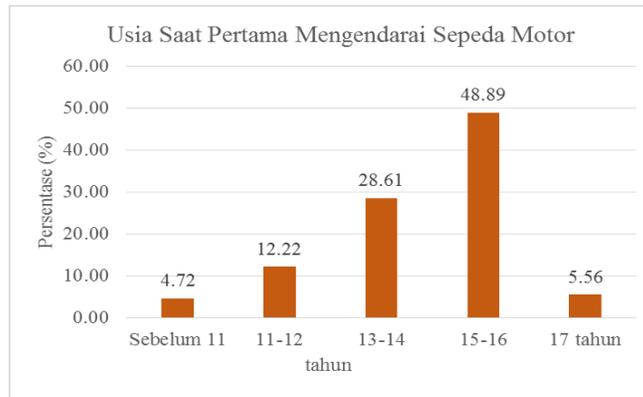
Gambar 2. Grafik Perbandingan Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Jenis kelamin menjadi bahan pertimbangan terhadap interpretasi tingginya kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian Ratnasari (2014) menunjukkan bahwa ada hubungan antara karakteristik jenis kelamin remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Menurut Ali dkk (2014), pengendara laki-laki lebih banyak terlibat kecelakaan lalu lintas dibanding pengendara perempuan. Berdasarkan jenis kelamin, karakteristik responden terdistribusi hampir sama. Remaja pengendara sepeda motor berjenis kelamin perempuan sebesar 51.67%, sedangkan remaja pengendara sepeda motor berjenis kelamin laki-laki sebesar 48.33%. Oleh karena itu, hasil dari penelitian ini dapat diberlakukan untuk pengendara remaja berjenis kelamin perempuan dan laki-laki. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dijelaskan pada Gambar 3.



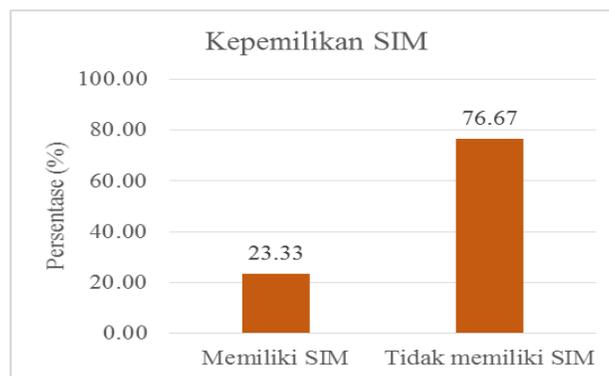
Gambar 3. Grafik Perbandingan Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan usia saat pertama mengendarai sepeda motor, didominasi sebesar 48.89% saat usia 15-16 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar remaja pertama mengendarai sepeda motor saat memasuki Sekolah Menengah Atas. Menurut peraturan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, usia minimal seseorang untuk dapat memiliki SIM C adalah 17 tahun. Penelitian menunjukkan hanya sebesar 5.56% responden yang pertama mengendarai sepeda motor saat usia 17 tahun. Dapat disimpulkan bahwa sebesar 94.44% remaja telah mengendarai sepeda motor sebelum cukup usia.



Gambar 4. Grafik Perbandingan Karakteristik Responden Berdasarkan Usia Saat Pertama Menggunakan Sepeda Motor

Kepemilikan SIM C merupakan salah satu syarat wajib pengendara sepeda motor. Menurut Efendi (2014), terdapat hubungan antara kepemilikan SIM dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian Efendi (2014) menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor yang tidak memiliki SIM lebih berisiko 3.78 kali mengalami kecelakaan lalu lintas daripada pengendara sepeda motor yang memiliki SIM. Menurut penelitian Riskiansah dan Zain (2010), ditinjau dari kepemilikan SIM, semakin lama kepemilikan SIM pada pengendara motor usia muda dapat menurunkan risiko kecelakaan. Karakteristik responden berdasarkan kepemilikan SIM C, remaja pengendara sepeda motor yang memiliki SIM C hanya 23.33%, sedangkan remaja pengendara sepeda motor yang tidak memiliki SIM C sebesar 76.77%. Angka tersebut sangat memprihatinkan dilihat dari pentingnya kepemilikan SIM C bagi pengendara. Hal ini berbeda dengan penelitian Ali dkk (2014), pengendara remaja di Kota Mansoura, Mesir, yang tidak memiliki lisensi mengemudi hanya 16.5%. Perilaku berkendara remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta terhadap pelanggaran lalu lintas (*traffic violation*) cukup memprihatinkan, oleh karena itu perlu ditingkatkan adanya kegiatan sosialisasi akan pentingnya peraturan lalu lintas demi keselamatan berkendara.



Gambar 5. Grafik Perbandingan Karakteristik Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C

Hasil Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Potensi Kecelakaan

a. Pelanggaran Lampu dan Rambu Lalu Lintas

Pelanggaran lampu dan rambu merupakan faktor yang berpengaruh paling besar terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta, yaitu sebesar 39.51%. Hal ini sejalan dengan penelitian Marsaid (2013), pengendara tidak tertib beresiko 0.227 kali menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Marsaid (2013) menyatakan bahwa pelanggaran terhadap rambu dan lampu lalu lintas berperan dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Kendala utama yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan jalan adalah rendahnya disiplin masyarakat dalam

berlalu lintas, kurangnya kedisiplinan ini menjadi salah satu faktor yang memicu terjadinya kecelakaan. Banyaknya peristiwa kecelakaan yang diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan lampu lalu lintas. Menurut data dari kepolisian faktor pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi yang kurang tertib berlalu lintas ini mencapai lebih dari 80% dari penyebab kecelakaan lalu lintas (Kartika, 2009).

b. Kecepatan Tinggi

Pengaruh kecepatan tinggi terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor adalah 13.69%. Penelitian Ali dkk (2014) menunjukkan bahwa melewati batas kecepatan merupakan pelanggaran yang paling sering dilakukan pengendara remaja sebesar 22.5%.

Mengebut merupakan hal yang sangat berpotensi menyebabkan tingginya keparahan korban kecelakaan. Kecepatan sebuah kendaraan akan mempengaruhi waktu yang tersedia bagi pengendara untuk mengadakan reaksi terhadap perubahan dalam lingkungannya di samping dampak lainnya baik merupakan akibat langsung (*direct impact*) maupun akibat tidak langsung (*indirect impact*) (Komba 2006, dalam Marsaid 2013).

Perbedaan antara kecepatan mempengaruhi frekuensi pengemudi menyalip kendaraan di depan maupun untuk mengurangi kecepatan di belakang kendaraan tersebut. Dalam kondisi bertumbukan, kecepatan mempengaruhi tingkat kecelakaan dan kerusakan yang diakibatkan oleh tabrakan. Mengendarai dengan kecepatan tinggi akan menghasilkan energi yang tinggi bila bertabrakan, sehingga dampak yang ditimbulkan juga semakin parah (Kartika, 2009).

Kecepatan tinggi meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan dan tingkat keparahan dari konsekuensi kecelakaan tersebut. Kecepatan yang berlebihan adalah kecepatan yang lebih tinggi dari kecepatan yang diizinkan oleh kondisi lalu lintas dan jalan. Hal ini memberikan pengertian yang sangat relatif bagi pengemudi, dan sesungguhnya batas kecepatan tidak akan diperlukan seandainya pengemudi dapat menyesuaikan dengan kondisi di lapangan tanpa adanya peraturan kecepatan (Simarmata, 2008).

c. Mengantuk

Pengendara yang mengantuk akan berkurang staminanya jika mengendarai sepeda motor dengan kecepatan 80 km/jam selama 2 jam tanpa berhenti. Banyaknya kecelakaan yang disebabkan pengendara mengantuk dikarenakan pengendara sepeda motor pada umumnya tidak merasa bahwa dirinya mengantuk, seringkali mereka memaksakan dirinya untuk tetap mengendarai motor (Kartika, 2009).

Pengendara yang mengantuk pada umumnya disebabkan karena mereka kurang istirahat, misalnya kerja lembur dan belum sempat tidur namun memaksakan untuk pulang dengan mengendarai motornya. Faktor mengantuk dapat juga disebabkan karena pengendara sepeda motor terus-menerus menghirup gas karbon dari hasil pembakaran kendaraan lain. Hasil pembakaran kendaraan bermotor mengandung karbon yang dapat mempengaruhi daya kerja otak sehingga menimbulkan efek mengantuk (Raymond 2008, dalam Marsaid 2013).

Berdasarkan hasil analisis, mengantuk tidak berpengaruh secara signifikan terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta. Hal ini dimungkinkan karena jarak berkendara pelajar di Kota Surakarta relatif lebih pendek. Hasil penelitian Riskiansah dan Zain (2011) menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan karena pengendara yang mengantuk sebesar 11%, dengan rata-rata jarak berkendara 19.58 km per hari. Mengenai hal tersebut, dapat disarankan pada penelitian selanjutnya untuk meneliti apakah jarak berkendara berpengaruh terhadap pengendara mengantuk yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

d. Perilaku Berbahaya yang Tidak Lazim

Melintasi trotoar dan memboncong penumpang lebih dari satu merupakan pelanggaran yang berbahaya dan berpotensi kecelakaan lalu lintas. Kontribusi pengaruh langsung dan tidak langsung variabel pelanggaran perilaku berbahaya yang tidak lazim terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor adalah

sebesar 14.10%. Hal ini sejalan dengan penelitian Beirness (2002) dalam Kartika (2009), perilaku berkendara yang tidak lazim merupakan faktor penyebab kecelakaan sebesar 45% pada penduduk di Kanada.

KESIMPULAN

1. Karakteristik remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta didominasi sebesar 48.33% yang berusia 17 tahun.
2. Karakteristik remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 94.44% telah mengendarai sepeda motor sebelum cukup usia.
3. Karakteristik remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 76.77% tidak memiliki SIM C.
4. Pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas merupakan faktor yang paling besar berpengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 39.51%.
5. Pelanggaran kecepatan tinggi berpengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 13.69%.
6. Pelanggaran perilaku berbahaya yang tidak lazim berpengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta sebesar 14.10%.
7. Pengaruh simultan pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas, pelanggaran kecepatan tinggi, dan pelanggaran perilaku berbahaya yang tidak lazim terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta adalah sebesar 67.30%.

DAFTAR PUSTAKA

- Agung, Ivan M. 2014. *Model Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja*. Jurnal Psikologi Integratif, Vol. 2, No. 2. Fakultas Psikologi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim, Riau.
- Ali, Eman K. El-Badawy, Sherif M. Shawaly, El-Sayed A. 2014. *Young drivers behavior and its influence on traffic accidents*. Journal of Traffic and Logistics Engineering Vol.2, No.1.
- Efendi, Mohammad, dkk. 2014. *Faktor-Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor pada Pasien di BLU RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou Kota Manado Tahun 2014*. Jurnal Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Kartika, Metta. 2009. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok (Menggunakan Data Kecelakaan Polres Metro Depok Tahun 2008)*. Skripsi Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia. Depok.
- Marsaid. Hidayat, M. Ahsan. 2013. *Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang*. Jurnal Ilmu Keperawatan. Universitas Brawijaya.
- Manurung, J.R.H. 2012. *Hubungan Faktor-Faktor Penyebab dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan Tahun 2008-2010*. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Sumatera Utara. Medan.
- Ratnasari, Fitria. dkk. 2014. *Hubungan Karakteristik Remaja dengan Kejadian Kecelakaan lalu Lintas pada Komunitas Motor Sulut King Community (SKC) Manado*. Jurnal Program Studi Ilmu Keperawatan. Universitas Sam Ratulangi.
- Riduwan dan Kuncoro, Engkos Achmad. 2008. *Cara Menggunakan dan Memakai Analisis Jalur*. Bandung : Alfabeta.
- Riskiansah, Anna. Zain, Ismaini. 2010. *Analisis Pola Tingkah Laku Pengendara Sepeda Motor Di Kota Surabaya Dengan Driver Behavior Questionnaire (DBQ)*. Skripsi Institut Teknologi Sepuluh November.
- Simarmata, Y.W., 2008. *Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Tahun 2007 Di Wilayah Jakarta Timur*. Skripsi. Fakultas kesehatan masyarakat. Universitas Indonesia, Jakarta.
- WHO. 2016. *Road Traffic Injuries*. <http://www.who.int>. Diakses tanggal 6 Juni 2016.
- Yogatama, Leo Agung Manggala. 2013. *Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Behavior Control Terhadap Intensi Penggunaan Helm saat Mengendarai Motor pada Remaja dan Dewasa Muda di Jakarta Selatan*. Fakultas Psikologi Universitas Atma Jaya. Jakarta.