

ANALISIS FAKTOR RESIKO KEAMANAN BERKENDARA SEBAGAI DATABASE SURVEILANS KECELAKAAN LALU LINTAS PADA REMAJA (STUDI KASUS PADA SISWA SMA DAN MAHASISWA DI KOTA SEMARANG)

Eni Mahawati

Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro Semarang

email : ema.rafafiku@gmail.com

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun. Lebih dari 90% kematian yang diakibatkannya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Apabila tidak dilakukan pencegahan dan penanggulangan, kecelakaan lalu lintas diperkirakan mengakibatkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020. Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia (rata-rata 99 korban meninggal per hari). Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia dari kelompok mahasiswa/pelajar 5.252 orang, profesi lain-lain 1.625 orang, sisanya karyawan/wiraswasta. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit. Agus Aji Samekto menemukan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas didominasi kelompok remaja dan mahasiswa. Beberapa penelitian tentang kecelakaan lalu lintas (Pamungkas, 2012; Rutter et.al., 2007; Samekto, 2009) mengkaji secara parsial terhadap pengetahuan, sikap, praktek pengendara secara kuantitatif, sedangkan penelitian ini bertujuan mengkaji faktor-faktor resiko keamanan berkendara remaja secara keseluruhan sebagai *database* surveilans kecelakaan lalu lintas agar dapat menghasilkan rekomendasi program eliminasi kecelakaan lalu lintas berbasis keamanan berkendara. Jenis penelitian ini adalah survey "*cross sectional*" dengan pendekatan kuantitatif dilengkapi data kualitatif melalui wawancara, FGD, observasi & wawancara mendalam terhadap responden dan informan kunci. Populasi penelitian ini adalah mahasiswa UDINUS dan pelajar SMAN 1 Kota Semarang yang mengendarai sepeda motor. Penentuan sampel secara *purposive* dengan perhitungan "*Proportional Sampling*" yaitu 50 mahasiswa dan 50 siswa SMA. Data dianalisis dengan SPSS menggunakan uji statistik *Korelasi Pearson/Rank Spearman* dan *independent t test* didukung data kualitatif hasil FGD.

Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa faktor-faktor resiko keamanan berkendara remaja meliputi kelompok umur, pengetahuan, nilai-nilai, dukungan fasilitas, lingkungan keluarga, pengawasan orang tua, lingkungan pergaulan, peran sekolah/kampus. Sebanyak 42% responden memiliki praktek keamanan berkendara kurang baik. Adapun usia awal berkendara paling cepat usia 10 tahun dan sebagian besar sudah berkendara sebelum usia 15 tahun. Disarankan sebaiknya dilakukan koordinasi menyeluruh dan integrasi data dari pihak sekolah, kampus, masyarakat, orang tua, pemerintah dan kepolisian untuk meminimalkan faktor resiko tersebut. Surveilans data kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan secara berkesinambungan untuk menilai efektifitas program intervensi tersebut.

Kata Kunci : Surveilans, faktor resiko, keamanan berkendara, kecelakaan, remaja

PENDAHULUAN

WHO (*World Health Organisation*) menyatakan bahwa Sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas jalan (mewakili 2,1% angka kematian global). Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun (Rutter, et.al., 2007). Lebih dari 90% kematian di dunia, kecelakaan di jalan raya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Hampir setengah (46%) dari mereka yang mengalami kecelakaan di jalan-jalan di dunia adalah "pengguna jalan rentan" termasuk pengendara sepeda motor. Tanpa tindakan, kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan akan menghasilkan kematian

sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020 (K3Logistik.com, 2013). Data statistik menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia setelah Nepal. Setiap tahun tidak kurang dari 36.000 orang meninggal atau setiap hari rata-rata 99 orang tewas di jalan raya. (The Globe Journal, 2013)

Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia dari kelompok mahasiswa/pelajar 5.252 orang, profesi lain-lain sebanyak 1.625 orang dan sisanya karyawan/wiraswasta. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit (Samekto, 2009). Agus Aji Samekto dalam penelitiannya menyebutkan bahwa jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas di kota Semarang adalah didominasi oleh kelompok usia pelajar atau mahasiswa, dengan kelompok kendaraan terbanyak adalah sepeda motor (K3logistik.com, 2013). Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar terlibat kecelakaan dari pada pengendara yang lebih mahir. (Dephub RI, 2009)

Survei awal tanggal 21 Januari 2013 terhadap 61 mahasiswa S1 Kesehatan Masyarakat UDINUS diketahui beberapa perilaku pengendara yang tidak sesuai dengan standar *keamanan berkendara* antara lain sebanyak 8% mendengarkan musik saat berkendara, 6% menggunakan telepon saat berkendara dan 11% merokok sambil berkendara. Sebanyak 57% responden pernah ditilang dikarenakan menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM/STNK, operasi patuh, menabrak marka, dan motor tidak standar. Sebanyak 70% responden pernah mengalami kecelakaan lalu lintas (karena jarak pandang, ditabrak pengendara lain, jalan yang rusak, motor yang mengalami kerusakan, dan ingin menghindari hewan), serta sebesar 52% pernah mengalami gangguan kesehatan setelah berkendara.

Kecelakaan terjadi disebabkan oleh tindakan tidak aman (*unsafe action*) yaitu tindakan atau perilaku atau kebiasaan tidak aman dari seseorang yang menimbulkan bahaya terhadap dirinya sendiri dan orang lain, serta kondisi tidak aman (*unsafe condition*) yang dapat membahayakan seseorang (Adnan, 2008). Hasil penelitian Trio Adit Pamungkas menyebutkan banyaknya pelajar SMP yang mengemudikan sepeda motor tanpa memiliki SIM tidak terlepas dari pengaruh internal maupun eksternal individu tersebut (Pamungkas, 2012). Memperhatikan besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan serta gangguan kesehatan yang ditimbulkan oleh proses berkendara, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan menerapkan keselamatan dalam berkendara atau kesadaran berkendara yang aman bagi remaja, karena merupakan generasi penerus bangsa yang akan sangat menentukan kualitas sumber daya manusia Indonesia nantinya. Pencegahan harus dilakukan berdasarkan data dasar penyebab utama yang melatarbelakangi perilaku tersebut sebagai akar masalah yang harus diputus dalam lingkaran kejadian kecelakaan lalu lintas. Diharapkan intervensi yang dilakukan tepat sasaran, efektif dan efisien dengan pola pendekatan manusiawi. Penelitian ini bertujuan mengkaji faktor-faktor resiko keamanan berkendara remaja sebagai *database* surveilans kecelakaan lalu lintas agar dapat menghasilkan rekomendasi program eliminasi kecelakaan lalu lintas berbasis keamanan berkendara.

METODE

Jenis penelitian ini adalah observasional, menjelaskan faktor risiko keamanan berkendara remaja dengan menggunakan pendekatan cross sectional dengan populasi penelitian adalah total siswa tingkat akhir SMAN 1 Semarang dan mahasiswa semester 6 Mahasiswa Fakultas Kesehatan UDINUS. Pemilihan sampel dilakukan secara *purposive* dengan kriteria inklusi adalah responden yang mengendarai motor. Adapun Kriteria eksklusi jika responden sakit/tidak dapat ditemui saat penelitian. Besar sampel ditentukan secara *proportional sampling*. Total sampel sebanyak 50 orang siswa SMA dan 50 mahasiswa. Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara dan pengisian kuesioner kepada subjek yang memenuhi kriteria penelitian bertujuan menggali dan mengetahui data penelitian agar lebih sistematis (Riduwan, 2007). Focus Group Discussion (FGD) terhadap informan terkait untuk memperdalam dan crosscheck informasi dari responden utama. Dokumentasi kegiatan digunakan sebagai data penunjang dan pelengkap hasil dan pembahasan

dalam penelitian ini. Pengolahan data meliputi *editing, coding, tabulating* dan uji statistik menggunakan *Independent t Test* dan *Korelasi Pearson Product Moment*

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Responden dan Keamanan Berkendara

Aspek keamanan berkendara remaja yang dinilai meliputi persiapan sebelum mengendarai sepeda motor, praktek responden saat berkendara serta perilaku responden terhadap kendaraan setelah mengendarai sepeda motor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan aspek-aspek tersebut dapat dikategorikan 42 % responden kurang baik dalam keamanan berkendara dan 58 % baik. Namun perilaku keamanan berkendara kelompok siswa SMA lebih baik dibandingkan kelompok mahasiswa dalam penelitian ini. Adapun karakteristik responden berdasarkan hasil penelitian ini dapat dilihat pada tabel-tabel berikut ini.

Tabel 1
Distribusi Frekuensi Responden
Berdasarkan Umur

Umur (tahun)	Jumlah	Persentase
16	15	15
17	33	33
18	2	2
19	3	3
20	27	27
21	14	14
22	2	2
23	2	2
24	1	1
25	1	1
Total	100	100

Tabel 2
Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Perempuan	51	51
Laki-Laki	49	49
Total	100	100

Tabel 3
Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ayah

Pekerjaan Ayah	Jumlah	Persentase
PNS	35	35
Karyawan Swasta	9	9
Wiraswasta	35	35
ABRI / Polisi	10	10
Guru / Dosen	5	5
Lain-Lain	6	6
Total	100	100

Tabel 4
Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ibu

Pekerjaan Ibu	Jumlah	Persentase
PNS	23	23
Karyawan Swasta	5	5
Wiraswasta	14	14
ABRI / Polisi	1	1
Guru / Dosen	6	6
Dokter	1	1
Ibu Rumah Tangga	23	23
Lain-Lain	29	29
Total	100	100

Tabel 5
Distribusi Frekuensi Usia Awal Responden Mulai Berkendara Sepeda Motor

Usia Mulai Berkendara (Tahun)	Jumlah	Persentase
10	2	2
11	5	5
12	9	9
13	12	12
14	24	24
15	19	19
16	19	19
17	8	8
18	1	1
25	1	1

Berdasarkan data – data di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar remaja yang diteliti telah mulai mengendarai sepeda motor pada usia kurang dari 15 tahun. Hal ini tentunya masih terlalu dini dan belum memiliki SIM saat awal berkendara. Praktek berkendara pada usia dini ini tidak terlepas dari ketersediaan sarana, orang tua, lingkungan pergaulan dan peran pihak sekolah. Secara umum remaja mulai mengendarai pada usia sekolah SMP yang sebenarnya secara fisik mauppun psikologis belum matang menghadapi berbagai kondisi dan situasi di jalan raya saat berkendara. Hal ini meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan remaja,

Menurut Carter & Homburger kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yaitu meliputi manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan (Supratman, 2013). Kelompok usia muda atau dibawah 25 tahun sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, beresiko mengalami luka parah bahkan kematian. WHO membagi usia remaja menjadi dua kelompok yaitu remaja awal (10-14 tahun) dan remaja akhir (15-20 tahun), sedangkan di Indonesia menggunakan batas usia 11-24 tahun dan belum menikah. Masa remaja dikenal sebagai masa penuh kesukaran, karena merupakan masa transisi masa kanak-kanak ke dewasa, sehingga individu menghadapi situasi yang membingungkan. Remaja adalah individu aktif dengan tingkat pertumbuhan tinggi dan menentukan kualitas manusia di masa depan (Sayogo dkk, 2000). Sedangkan dalam penelitian ini masa remaja terbagi dalam 2 kelompok pendidikan yaitu masa SMA dan mahasiswa, dimana terbukti merupakan faktor resiko keamanan berkendara secara signifikan. Masa remaja dikenal sebagai masa penuh kesukaran, karena merupakan masa transisi masa kanak-kanak ke dewasa, sehingga individu menghadapi situasi yang membingungkan. Remaja adalah individu aktif dengan tingkat pertumbuhan tinggi dan menentukan kualitas manusia di masa depan (Sayogo dkk, 2000). Soetjningsih (2004) menemukan adanya kecenderungan remaja dengan kemampuan kognitif normal namun prestasi yang dicapai di sekolah buruk. Salah satu hambatannya adalah faktor kesehatan yang terganggu sehingga waktu yang seharusnya digunakan untuk belajar, maka digunakan untuk istirahat sehingga tertinggal dalam pelajaran dan prestasi yang dicapai belum optimal (Tu'u, 2004).

Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. WHO kesehatan adalah keadaan sejahtera sempurna secara fisik, mental dan sosial dan tidak hanya bebas dari penyakit atau ketidak mampuan. Secara tradisional kesehatan adalah bebas dari penyakit atau rasa sakit. Keselamatan adalah bagian dari tujuan teknik lalu lintas yang meliputi keamanan, kenyamanan, dan keekonomisan dalam transportasi orang dan barang (UU RI No.22, 2009). Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Konsep keamanan berkendara kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*. merupakan pengembangan lebih lanjut dari *keamanan berkendara* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu:

- a. Kewaspadaan, (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya yang mungkin dapat muncul akibat tindakan tersebut.
- b. Kesadaran (*Awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar, dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan bagi keselamatan dirinya dan orang lain.
- c. Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan. Dari pengendalian sikap ini maka dapat lahir budaya tertib untuk antri, saling menghormati dan menghargai antar pengguna jalan sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dihindari.
- d. Antisipasi (*Anticipation*), merupakan hal yang penting mengingat dengan sikap ini maka akan timbul upaya inisiatif untuk dapat mengantisipasi segala kejadian yang tidak terduga di jalan raya. (Wirawan, 2013)

Adapun beberapa faktor yang bereperan secara internal maupun eksternal terhadap perilaku berkendara remaja berdasarkan hasil analisis statistik dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

Tabel 6
Rata-rata Skor Perilaku Keamanan Berkendara
Berdasarkan Kelompok Umur Responden

Kelompok Umur Responden	Mean	Std. Deviation
SMA	95.0200	8.06223
Perguruan Tinggi	86.0200	4.93835

P value = 0,000

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa terdapat perbedaan perilaku *keamanan* berkendara remaja berdasarkan kelompok umur dimana kelompok umur SMA (16-18 tahun) memiliki perilaku lebih baik yang ditunjukkan dengan skor yang lebih tinggi dibandingkan kelompok umur mahasiswa (lebih dari 18 tahun). Adapun peran faktor lainnya terhadap keamanan berkendara remaja dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 7
 Faktor-Faktor Yang Berperan Terhadap Keamanan Berkendara Remaja

No	Faktor Risiko	P value
1	Pengetahuan	0,048
2	Nilai-Nilai	0,048
3	Dukungan Fasilitas	0,000
4	Lingkungan Keluarga	0,000
5	Lingkungan Pergaulan	0,004
6	Pengawasan Orang Tua	0,008
7	Peran Sekolah/Kampus	0,013

Berdasarkan hasil uji statistik korelasi *pearson product moment* sebagaimana tercantum dalam tabel di atas diketahui bahwa variabel eksternal (dukungan fasilitas dan lingkungan) di luar diri remaja tersebut terbukti lebih berperan terhadap keamanan berkendara dibandingkan variabel internal (pengetahuan, dan nilai-nilai).

Dua hal yang menyebabkan perbedaan perilaku antar individu disebut *determinan* perilaku yaitu :

- a. *Determinan internal*, karakteristik seseorang yang sifatnya bawaan
- b. *Determinan eksternal* meliputi lingkungan individu, baik lingkungan fisik, sosial budaya, ekonomi, politik dan sebagainya.

Green menyatakan dalam teorinya bahwa perilaku ditentukan 3 faktor utama :

- a. Faktor *Predisposisi (Disposing Factors)*, preferensi "pribadi" seseorang.
- b. Faktor pendukung (*Enabling Factors*) terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas atau sarana
- c. Faktor pendorong (*Reinforcing Factors*) terwujud dalam sikap, perilaku atau budaya masyarakat merupakan referensi perilaku masyarakat.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. (UU RI No.22, 2009) Menurut Carter & Homburger kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yaitu meliputi manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. (Supratman, 2013) Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor fisiologis dan psikologis. Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan. Perilaku pengemudi berasal dari interaksi antara faktor manusia dengan faktor lainnya termasuk hubungannya dengan unsur kendaraan dan lingkungan jalan.

Penelitian Rogers mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru, di dalam diri orang tersebut terjadi proses yang bertautan yaitu :

- 1) *Awareness* (kesadaran), yakni orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui stimulus (obyek) terlebih dahulu.
- 2) *Interest*, yakni orang mulai tertarik pada stimulus.
- 3) *Evaluation*, (menimbang-nimbang baik dan tidaknya stimulus tersebut bagi dirinya). Hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.
- 4) *Trial*, orang telah mencoba perilaku baru.
- 5) *Adoption*, subyek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran, dan sikapnya terhadap stimulus.

Green membedakan adanya dua determinan masalah kesehatan tersebut, yakni *Behavioral Factors* dan *Non-Behavioral Factors*, selanjutnya green menganalisis, bahwa faktor perilaku sendiri ditentukan oleh 3 faktor utama yaitu :

- a. Faktor *Predisposisi (Predisposing Factors)*

Faktor *predisposisi* yang terwujud dalam pendidikan, pengetahuan sikap, kepercayaan, nilai-nilai. Faktor predisposisi berada dalam individu dan mencakup sikap, nilai, keyakinan, dan persepsi kebutuhan, tetapi ini terbentuk oleh paparan budaya dan sosial, yang menghasilkan faktor penguat Peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku, pengetahuan

tertentu mungkin penting sebelum suatu tindakan kesehatan yang diharapkan mungkin tidak akan terjadi kecuali apabila seseorang mendapat isyarat yang cukup kuat untuk memotivasinya bertindak atas dasar pengetahuan yang dimilikinya. Termasuk di dalamnya dimensi kognitif dan afektif mengetahui, merasakan, percaya, menghargai, dan memiliki kepercayaan diri atau rasa self-efficacy. Karena penentu perilaku ini berada pada individu, kesehatan masyarakat harus berusaha untuk mempengaruhi perilaku dengan menilai prevalensi dan distribusi faktor predisposisi kunci dan mencari peluang untuk berkomunikasi dengan berbagai segmen dari populasi, menurut diagnosis pendidikan atau 'pemasaran sosial' penilaian pengetahuan, sikap, nilai, keyakinan, dan persepsi. Dalam setiap kasus faktor *predisposisi* mempunyai pengaruh besar terhadap perilaku seseorang. Demikian juga dalam penelitian ini terbukti faktor predisposisi pendidikan, pengetahuan dan nilai-nilai yang dimiliki secara signifikan berpengaruh sebagai determinan perilaku keamanan berkendara.

b. Faktor pendukung (*Enabling Factors*)

Faktor pendukung yang terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana misalnya pendapatan, ketersediaan pangan, ketersediaan sarana kesehatan, air bersih, tempat pembuangan sampah, tempat olah raga, makanan bergizi, dan sebagainya. Untuk berperilaku sehat, masyarakat memerlukan sarana dan prasarana pendukung. Fasilitas ini pada hakekatnya mendukung atau memungkinkan terwujudnya perilaku kesehatan, maka faktor-faktor ini disebut faktor pendukung atau pemungkin. Dalam penelitian ini terbukti secara signifikan dukungan fasilitas sebagai determinan perilaku keamanan berkendara.

a. Faktor pendorong/Penguat (*Reinforcing Factors*)

Faktor pendorong yang terwujud dalam sikap dan perilaku atau budaya masyarakat yang Faktor penguat adalah konsekuensi dari tindakan yang determin apakah aktor menerima positif (atau negatif) umpan balik dan didukung secara sosial atau finansial setelah itu terjadi. Faktor penguat termasuk dukungan sosial, pengaruh teman sebaya, dan saran dan umpan balik oleh penyedia layanan kesehatan, serta perasaan bahwa manfaat dari tindakan melebihi biaya, Dalam pertimbangan manfaat (dan biaya), mereka juga termasuk konsekuensi fisik perilaku, yang dapat dipisahkan dari konteks sosial. Dalam penelitian ini terbukti secara signifikan bahwa peran pergaulan, keluarga, orang tua, pihak sekolah/kampus merupakan determinan perilaku keamanan berkendara. Proses-proses dalam interaksi teman sebaya pada usia remaja memungkinkan terjadinya proses identifikasi, kerjasama dan proses kolaborasi. Proses-proses tersebut akan mewarnai proses pembentukan tingkah laku yang khas pada remaja. Teman sebaya atau *peers* adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang kira-kira sama. Salah satu fungsi terpenting dari kelompok teman sebaya adalah untuk memberikan sumber informasi dan komparasi tentang dunia di luar keluarga. Melalui kelompok teman sebaya anak-anak menerima umpan balik dari teman-teman mereka tentang kemampuan mereka. Anak-anak menilai apa-apa yang mereka lakukan, apakah dia lebih baik dari pada teman-temannya, sama, atautkah lebih buruk dari apa yang anak-anak lain kerjakan. Hal demikian akan sulit dilakukan dalam keluarga karena saudara-saudara kandung biasanya lebih tua atau lebih muda (bukan sebaya). Pergaulan mempunyai pengaruh besar dalam pembentukan kepribadian seorang remaja. Pergaulan yang ia lakukan itu akan mencerminkan kepribadiannya, baik pergaulan yang positif atau pergaulan yang negatif. Masa peralihan anak menjadi remaja merupakan masa dimana seorang anak akan banyak belajar dan meniru kebiasaan orang terdekatnya , karena dari situlah sang anak akan menentukan kepribadiannya dan memastikan pada dirinya jalan mana yang akan dia pilih untuk kedepannya. Seorang anak pasti akan melihat kebiasaan orang-orang terdekatnya, seperti halnya cara berkendara yang dilakukan saudara terdekatnya. Apabila saudara terdekatnya menggendari sepeda motor dengan baik dan benar dengan memperhatikan keselamatan berkendara pastinya akan memberikan dampak positif bagi sang anak , tetapi apabila saudara terdekatnya salah dalam memberikan contoh berkendara yang tidak baik ,maka anak tersebut akan meniru dan mencoba perilaku berkendara yang salah tanpa menghiraukan keselamatan dirinya dan pengguna jalan lain. Orang yang mendapatkan dukungan sosial keluarga yang tinggi maka akan banyak mendapatkan dukungan emosional, penghargaan, instrumental, dan informatif dari keluarga. Apabila dukungan emosional tinggi, individu akan merasa mendapatkan dorongan yang tinggi dari anggota keluarga. Apabila penghargaan untuk individu tersebut besar, maka akan meningkatkan kepercayaan diri. Apabila individu memperoleh dukungan instrumental, akan merasa dirinya mendapat fasilitas yang

memadai dari keluarga. Apabila individu memperoleh dukungan informatif yang banyak, akan individu itu merasa memperoleh perhatian dan pengetahuan. Keluarga adalah lingkungan dimana beberapa orang yang masih memiliki hubungan darah dan bersatu. Keluarga didefinisikan sebagai sekumpulan orang yang tinggal dalam satu rumah yang masih mempunyai hubungan kekerabatan/hubungan darah karena perkawinan, kelahiran, adopsi dan lain sebagainya.

Menurut Hurlock (2001) yang dikutip oleh Nobelina Adicondro & Alfi Purnamasari dukungan dari keluarga yang berupa penerimaan, perhatian dan rasa percaya tersebut akan meningkatkan kebahagiaan dalam diri remaja. Kebahagiaan yang diperoleh remaja menyebabkan remaja termotivasi untuk terus berusaha mencapai tujuannya. Remaja juga mempunyai rasa percaya diri dalam menyelesaikan tugas yang dihadapi. Jadi dukungan sosial dari keluarga akan membantu remaja dalam menyelesaikan suatu masalah. Oleh sebab itu, dapat diketahui bahwa dukungan sosial dari keluarga memiliki peranan yang cukup penting untuk individu dalam mengatur proses belajarnya. Individu memerlukan bantuan untuk mendukung belajarnya agar dapat mencapai hasil yang optimal dengan arahan dari keluarga, pujian yang membangkitkan semangat, kasih sayang dan fasilitas sarana yang memadai. Apabila dukungan sosial dari keluarga yang diterima oleh individu yang bersangkutan rendah, hal ini dapat menyebabkan terhambatnya kemampuan individu untuk mencapai suatu proses belajar yang optimal. Orang tua adalah suatu peran yang memiliki kewajiban untuk memenuhi kebutuhan anak yang selalu berubah dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangannya. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa dukungan sosial orang tua adalah bantuan yang diberikan oleh sepasang suami istri terhadap anaknya dalam berbagai hal seperti penghargaan dan perhatian. Orang tua yang kurang bisa berkomunikasi dengan anaknya akan menimbulkan kerenggangan atau konflik hubungan, sebaliknya orang tua yang dapat menerima anaknya sebagaimana adanya, maka si anak cenderung dapat tumbuh, berkembang, membuat perubahan-perubahan yang membangun, belajar memecahkan masalah-masalah, dan secara psikologis semakin sehat, semakin produktif, kreatif dan mampu mengaktualisasikan potensi sepenuhnya.

SIMPULAN

1. Usia awal berkendara remaja sebagian besar sebelum 15 tahun.
2. Sebanyak 42% responden memiliki praktek keamanan berkendara kurang baik
3. Faktor determinan perilaku yang terbukti berpengaruh terhadap praktek keamanan berkendara berdasarkan hasil sementara meliputi 8 faktor yaitu:
 - a. Kelompok Umur
 - b. Pengetahuan
 - c. Nilai-nilai
 - d. Dukungan Fasilitas
 - e. Lingkungan Keluarga
 - f. Pengawasan Orang Tua
 - g. Lingkungan Pergaulan
 - h. Peran Sekolah / Kampus

SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, disarankan sebaiknya model intervensi praktek keamanan berkendara pada remaja dirancang sedemikian rupa untuk mengefektifkan pengendalian faktor-faktor resiko tersebut di atas. Sebaiknya dilakukan berbagai intervensi kegiatan lintas sektor antar lembaga pendidikan, pihak orang tua dan keluarga serta dukungan masyarakat untuk meningkatkan efektifitas upaya penerapan keamanan berkendara remaja khususnya dalam menghindari resiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Surveilans kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan secara berkesinambungan dengan koordinasi pihak-pihak terkait dengan data akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Arizona Online Defensive Driving. 2013. *Driver Attitude and Behavior*, www.arizonadriver.com. diakses tanggal 5 Februari 2013
- Dephub RI Ditjen Perhubungan Darat. 2009. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*
- Green, Lawrence W. 2000. *Health Promotion Planning an Educational Approach* Institute of British Columbia. Mayfield Publishing Company London
- K3Logistik. 2013. *Keselamatan Kerja Transportasi*. K3logistik.com. diakses tanggal 16 Januari 2013
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2002. *Konsep Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta. Jakarta
- Pamungkas, Trio Adit. 2012. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelajar SMP Mengemudikan Sepeda Motor Tanpa Memiliki SIM*
- Riduwan. 2007. *Skala Pengukuran variabel-Variabel Penelitian*. Alfabeta. Bandung
- Rutter, Lyn Quine and D.J. Chesham. 2007. *Predicting Safe Riding Behavior And Accidents: Demography Beliefs and Behavior in Motorcycling Safety*. Centre for Research in Health Behavior Department of Psychology. University of Kent. Centerburg
- Samekto, Agus Aji. 2009. Studi tentang karakteristik korban kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang. <http://isjd.pdii.lipi.go.id/index.php/Search.html?act=tampil&id=58496&idc=41>. Indonesian Journal Scientific Database. Diakses 10 Maret 2013
- Supratman, Agus. *Analisis Parameter Kinerja dan penetapan Nilai Indeks Keselamatan Lalu Lintas dengan Algoritma Grey System Pada Jalan Bebas Hambatan di Indonesia*. sipil.upi.edu/direktori/index.php. diakses tanggal 13 Februari 2013
- The Globe Journal. 2013. *Jumlah Motor di Indonesia Capai 50 Juta Unit*, <http://theglobaljournal.com/social/jumlah-motor-di-indonesia-capai-50-juta-unit/index.php>. diakses tanggal 19 Januari 2013
- Tu'u Tulus. 2004. *Peran Disiplin pada Perilaku dan Prestasi Siswa*. PT.Gramedia Widiasarana Indonesia. Jakarta.
- UU RI No. 22 tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Permasalahannya*
- WHO. 2013. *Road Traffic Injuries*. <http://www.who.int>. diakses tanggal 14 Februari 2013