


**Halaman Pengesahan Artikel Ilmiah**


**HUBUNGAN KARAKTERISTIK DAN PERILAKU INDIVIDU BERKENDARA DENGAN  
KECELAKAAN LALU LINTAS PADA REMAJA SMP N 2 MESUJI RAYA KABUPATEN  
OGAN KOMERING ILIR PALEMBANG TAHUN 2013**

**Telah diperiksa dan disetujui untuk di *upload* di  
Sistim Informasi Tugas Akhir (SIADIN)**

Pembimbing I

  
Eni Mahawati, SKM, M. Kes  
NPP. 0686.11.1999.172

Pembimbing II

  
Nurjanah, SKM, M. Kes  
NPP. 0686.11.2000.223

**CORELATION BETWEEN INDIVIDUAL CHARACTERISTICS, RIDING BEHAVIOR AND  
ACCIDENT ON ADOLESCENTS IN JUNIOR HIGH SCHOOL 2 MESUJI RAYA OGAN  
KOMERING ILIR PALEMBANG YEAR 2013**

Ari Anggo Sudibyo\*), Eni Mahawati, \*\*), Nurjanah,\*\*)

\*) Alumni Health Faculty University Dian Nuswantoro

\*\*) The Teaching Staff of the University Health Faculty Dian Nuswantoro

Jl. Nakula I No 5 – 11 Semarang

E-mail : [gustibadocker@yahoo.co.id](mailto:gustibadocker@yahoo.co.id)

### ABSTRACT

Safety riding is an effort to decrease number of traffic accident and its impacts. Motorcycles contribute more traffic accidents than others vehicles. This study aims to determine relationship between individual characteristics, riding behavior and accident on adolescent in Junior High School 2 Mesuji Raya

This was explanatory research with cross sectional design. Population was 215 students in Junior High School 2 Mesuji Raya grade 7, 8, and 9 and the numbers of samples were 66 students, chosen by proportional random sampling. Pearson Product Moment Correlation test was used for analyzing data.

Results indicated that respondents rode in high speed exceeding the limit of traffic regulation. The statistics test results showed that accident correlated with using cell phones when riding ( $p = 0.012$ ), speed ( $p = 0.000$ ), listening to music when riding ( $p = 0.011$ ), smoking when riding ( $p = 0.001$ ), and concentration ( $p = 0.023$ ). Variables that were not correlated with accident were driving skill ( $p = 0.314$ ), compliance on traffic regulation ( $p = 0.314$ ) and age ( $p = 0.314$ ).

Researcher recommendation are adolescent have to be more careful in riding motorcycle, focus on riding, not riding in high speed exceeding the speed in traffic regulation and not use hand phone when riding motorcycle.

Keyword : Traffic accidents, Riding Behavior, Adolescents

Literatures : 8 books, 2000

### ABSTRAK

*Safety riding* merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan jenis kendaraan yang melintas di jalan raya, kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor mempunyai risiko yang tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan karakteristik individu dan perilaku berkendara dengan resiko Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja SMP N 2 Mesuji Raya.

Jenis penelitian ini adalah Explanatory Research dengan metode survei dengan pendekatan cross sectional. Populasi penelitian adalah siswa SMPN 2 Mesuji Raya kelas 7,8,9 berjumlah 215 siswa dan didapat sampel 66. Teknik pengambilan sampel yaitu dengan menggunakan minimal proporsional random Sampling. Uji yang digunakan adalah menggunakan korelasi Pearson Product Moment.

berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada SMPN 2 Mesuji Raya Sebagian besar responden menunjukkan masih memacu kecepatan yang melebihi ketentuan peraturan berkendara atau undang-undang lalu lintas yang berlaku. Hasil statistik menunjukkan ada hubungan antara mendengarkan musik saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.011$ ), penggunaan HP saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.012$ ), kecepatan mengendarai motor dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.000$ ), merokok saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.001$ ), dan konsentrasi saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.023$ ). Variabel yang tidak berhubungan keterampilan berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.314$ ), kepatuhan lalu lintas dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.314$ ) dan umur dengan kecelakaan lalu lintas ( $p=0.314$ ).

Remaja diharapkan dapat lebih berhati-hati dalam mengendarai sepeda motor, tetap fokus dalam berkendara, tidak mengebut dan mematuhi peraturan tata tertib lalu lintas. Dalam hal penggunaan alat komunikasi (HP), diharapkan remaja dapat menggunakan sesuai tempatnya dan tidak menggunakannya di jalan raya.

Kata kunci : kecelakaan lalu lintas, perilaku berkendara, remaja

Pustaka : 8, 2000

## Pendahuluan

Peningkatan di bidang transportasi dapat dilihat semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Namun, penambahan penduduk dan kemakmuran menjadi salah satu penyebab meningkatnya kecelakaan lalu lintas di jalan karena semakin banyaknya orang yang berpergian dan sifat acuh dari individu atau masyarakat terhadap pengekangan emosional dan fisik agar tercipta lingkungan hidup yang aman dan tertib yaitu berupa peraturan lalu lintas. Hal itulah yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.<sup>1</sup>

Berdasarkan jenis kendaraan yang melintas di jalan raya, kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor mempunyai risiko yang tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Cedera tak disengaja akibat kecelakaan kendaraan bermotor lebih banyak menyebabkan kematian dibandingkan dengan tipe cedera yang lainnya. Jumlah kecelakaan lalu lintas akibat dari kendaraan bermotor dengan jenis kendaraan sepeda motor mengalami kenaikan dari tahun ketahun dari pada jenis kendaraan lainnya seperti mobil penumpang, bus, mobil truk<sup>2</sup>

Di kabupaten Ogan Komering Ilir sejak awal tahun 2012 hingga sekarang ini telah terjadi 69 kasus lakalantas di wilayah hukum Polres Ogan Komering Ilir. Dari jumlah tersebut, selain 31 orang yang meninggal dunia, sebanyak 40 orang mengalami luka berat dan 56 orang lainnya mengalami luka ringan. Selama kurun waktu empat bulan terakhir, sedikitnya 31 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas (Lakalantas) di wilayah Kabupaten Ogan Komering Ilir. Kecelakaan itu 90 persennya disebabkan *Human Error* atau karena ulah pengendara itu sendiri yang tidak patuh pada aturan lalulintas dan tidak menerapkan *safety riding* pada saat berkendara. Selama ini Sat Lantas Polres Ogan Komering Ilir sudah mensosialisasikan

secara langsung ke sekolah-sekolah, namun hal tersebut nampak kurang berhasil optimal sehingga setiap tahunnya angka kecelakaan lalulintas masih cukup tinggi. Sebanyak 35 % kejadian pada pelajar.<sup>3</sup>

Berdasarkan observasi yang dilakukan pada tanggal 18 Juli 2013 Lebih dari 95% remaja sekolah yang ada di SMP N 2 Mesuji Raya mengendarai sepeda motor pada saat berangkat dan pulang sekolah. Pada saat mengendarai para remaja sebagian besar tidak memakai peralatan *safety riding* seperti memakai helm dan sarung tangan, tidak memakai kaca spion pada saat berkendara dan masih banyak lagi *safety riding* yang tidak mereka terapkan saat berkendara. Apabila terjadi kecelakaan akan berakibat serius pada pengendara, baik luka ringan maupun berat. Banyaknya remaja SMP yang mengendarai sepeda motor tanpa menerapkan *safety riding* saat berkendara dan adanya fasilitas seperti lahan parkir di area sekolahan, serta tidak adanya aturan yang melarang remaja SMP membawa sepeda motor saat pergi ke sekolah.

Berdasarkan latar belakang di atas peneliti tertarik untuk meneliti tentang “hubungan Karakteristik dan Perilaku Individu Berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja SMP N 2 Mesuji Raya”

### Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian *Explanatory Research* dengan metode survei dengan pendekatan *cross sectional*. *Explanatory Research* adalah survei atau penelitian untuk menjelaskan hubungan antara variabel-variabel melalui pengujian hipotesis. Pendekatan *cross sectional* yaitu jenis penelitian yang menekankan pada waktu pengukuran atau observasi dari variabel bebas dan terikat hanya satu kali dalam satu waktu.<sup>4</sup>

### Hasil Penelitian

#### A. Karakteristik responden

##### 1. Jenis Kelamin

Tabel 1

#### Distribusi Frekuensi Responden Menurut Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
Laki-laki	37	56,1
Perempuan	29	43,9
Jumlah	66	100

Dari tabel 1 menunjukkan bahwa distribusi jenis kelamin responden terbesar adalah laki-laki sebesar 56,1%. Hal ini menunjukkan bahwa responden laki-laki lebih mendominasi dalam penelitian dibandingkan perempuan.

## 2. Umur

Tabel 2  
Distribusi frekuensi responden menurut umur

Umur	Jumlah	Persentase (%)
13 tahun	3	4,5
14 tahun	33	50,0
15 tahun	21	31,8
16 tahun	7	10,6
17 tahun	2	3,0
Jumlah	66	100

Dari tabel 2 menunjukkan bahwa distribusi umur responden paling besar adalah usia 14 tahun sebesar 50%. Hal ini menunjukkan sebagian besar responden masih berusia remaja awal (14-15 tahun).

**B. Analisis Univariat****1. Mendengarkan Musik Saat Berkendara**

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai mendengarkan musik saat berkendara sebagai berikut:

**Tabel 3**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai**  
**Mendengarkan Musik Saat Berkendara**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban			
	Tidak Pernah	Jarang	Sering	Selalu
1. Apakah anda mendengarkan musik pada saat berkendara?	31 (47,0%)	31 (47,0%)	4 (6,1%)	0 (0%)
2. Apakah anda mendengarkan musik player dengan menggunakan headset?	23 (34,8%)	27 (40,9%)	12 (18,2%)	4 (6,1%)
3. Apakah anda berkendara sambil memainkan musik melalui HP	45 (68,2%)	18 (27,3%)	3 (4,5%)	0 (0%)

Sumber: Data Primer, 2013

Sebagian besar responden menunjukkan tidak mendengarkan musik saat berkendara. Indikator yang masih kurang baik antara lain pada pertanyaan mendengarkan musik saat berkendara (47%) dan mendengarkan musik menggunakan headset (40,9%)

## 2. Penggunaan HP Saat Berkendara

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai penggunaan HP saat berkendara sebagai berikut:

**Tabel 4**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai Penggunaan HP Saat Berkendara**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban			
	Tidak Pernah	Jarang	Sering	Selalu
1. Apakah anda berkendara sambil menelpon?	46 (69,7%)	17 (25,8%)	3 (4,8%)	0 (0%)
2. Apakah anda berkendara sambil sms?	34 (51,5%)	23 (34,8%)	8 (12,1%)	1 (1,5%)
3. Apakah anda berkendara sambil berfoto-foto?	57 (86,4 %)	6 (9,1%)	2 (3,0%)	1 (1,5%)

Sumber: Data Primer, 2013

Sebagian besar responden menunjukkan tidak menggunakan HP saat berkendara. Indikator yang masih kurang baik antara lain pada pertanyaan berkendara sambil sms (34,8%).

## 3. Keterampilan Berkendara

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai keterampilan berkendara sebagai berikut:

**Tabel 5**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai Keterampilan Berkendara**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban			
	Tidak Pernah	Jarang	Sering	Selalu
1. Apakah anda mengetahui semua fungsi dari bagian kendaraan anda?	23 (34,8%)	20 (30,3%)	11 (16,7%)	12 (18,2%)
2. Apakah anda menggunakan peralatan keamanan saat berkendara seperti helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu?	23 (34,8%)	32 (48,5%)	7 (10,6%)	4 (6,1%)
3. Apakah anda pernah mengikuti test keterampilan berkendara?	62 (93,9%)	1 (1,5%)	3 (4,5%)	0 (0%)
4. Apakah anda pernah mengikuti edukasi atau keterampilanberkendara?	63 (95,5%)	1 (1,5%)	2 (3,0%)	0 (0%)

Sebagian besar responden menunjukkan keterampilan berkendara yang masih rendah. Indikator yang masih kurang baik tersebut antara lain pada pertanyaan mengikuti edukasi atau keterampilan berkendara (95,5%), mengikuti tes keterampilan berkendara (93,9%), menggunakan peralatan keamanan saat berkendara (34,8%) dan mengetahui semua fungsi dari bagian kendaraan (34,8%).

#### 4. Kecepatan Mengendarai Motor

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai kecepatan mengendarai motor sebagai berikut:

**Tabel 6**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai Kecepatan Mengendarai Motor**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban			
	A	B	C	D
1. Kecepatan anda pada saat di dalam desa	15 (22,7%)	37 (56,1%)	13 (19,7%)	1 (1,5%)
2. Kecepatan anda pada saat di jalan raya	18 (27,3%)	12 (18,2%)	21 (31,8%)	15 (22,7%)
3. Kecepatan anda pada saat di keramaian / pasar	53 (80,3%)	9 (13,6%)	3 (4,5%)	1 (1,5%)

Sumber: Data Primer, 2013

Keterangan:

1. A (0-30 km/jam), B (30-50 km/jam), C (50-80 km/jam), D (>80 km/jam)
2. A (0-60 km/jam), B (60-80 km/jam), C (80-100 km/jam), D (>100 km/jam)
3. A (0-30 km/jam), B (30-50 km/jam), C (50-80 km/jam), D (>80 km/jam)

Sebagian besar responden menunjukkan masih memacu kecepatan yang kurang sesuai dengan tempatnya atau memacu kendaraan cenderung tinggi. Indikator yang masih kurang baik antara lain pada pertanyaan kecepatan pada saat di dalam desa, dimana sebagian besar responden memacu kecepatan antara 30-50 km/jam(56,1%) dan pertanyaan kecepatan saat di jalan raya, dimana sebagian besar responden memacu kecepatan antara 80-100 km/jam (31,8%).

#### 5. Kepatuhan Rambu Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai kepatuhan rambu lalu lintas sebagai berikut:

**Tabel 7**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai**  
**Kepatuhan Rambu Lalu Lintas**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban			
	Tidak Pernah	Jarang	Sering	Selalu
1. Apakah anda mematuhi tata tertib lalu lintas?	6 (9,1%)	8 (12,1%)	14 (21,2%)	38 (57,6%)
2. Apakah anda menyalakan lampu utama pada saat berkendara?	8 (12,1%)	20 (30,3%)	11 (16,7%)	27 (40,9%)
3. Apakah anda menghidupkan lampu indikator/ sein pada saat berbelok?	7 (10,6%)	10 (15,2%)	8 (12,1%)	41 (62,1%)
4. Apakah anda sering melawan arus pada saat berkendara?	46 (69,7%)	10 (15,2%)	3 (4,5%)	7 (10,6%)
5. Apakah anda pernah menerobos saat lampu merah menyala?	57 (86,4%)	2 (3,0%)	2 (3,0%)	5 (7,6%)

Sumber: Data Primer, 2013

Sebagian besar responden menunjukkan sudah mematuhi rambu lalu lintas. Indikator yang masih kurang baik antara lain pada pertanyaan menyalakan lampu utama saat berkendara (30,3%).

#### 6. Merokok Saat Berkendara

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai merokok saat berkendara sebagai berikut:

**Tabel 8**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai**  
**Merokok Saat Berkendara**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban			
	Tidak Pernah	Jarang	Sering	Selalu
1. Apakah anda berkendara sambil merokok?	57 (86,4%)	3 (4,5%)	4 (6,1%)	2 (3,0%)
2. Pada saat merokok apakah anda mengendarai dengan menggunakan satu tangan?	57 (86,4%)	6 (9,1%)	1 (1,5%)	2 (3,0%)

Sumber: Data Primer, 2013

Sebagian besar responden menunjukkan tidak merokok saat berkendara. Tidak ada indikator yang menunjukkan kurang baik.

#### 7. Konsentrasi Saat Berkendara

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai konsentrasi saat berkendara sebagai berikut:



**Tabel 9**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai**  
**Konsentrasi Saat Berkendara**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban			
	Tidak Pernah	Jarang	Sering	Selalu
1. Apakah anda berkonsentrasi saat berkendara?	0 (0%)	7 (10,6%)	10 (15,2%)	49 (74,2%)
2. Apakah faktor lelah yang menyebabkan anda tidak berkontrasi?	27 (40,9%)	20 (30,3%)	8 (12,1%)	11 (16,7%)
3. Apakah anda melamun saat berkendara?	50 (75,8%)	12 (18,2%)	3 (4,5%)	1 (1,5%)
4. Apakah anda mengobrol saat berkendara ?	13 (19,7%)	26 (39,4%)	20 (30,3%)	7 (10,6%)

Sumber: Data Primer, 2013

Sebagian besar responden menunjukkan konsentrasi yang bagus saat berkendara. Indikator yang masih kurang baik antara lain pada pertanyaan mengobrol saat mengendara (39,4%) dan factor kelelahan menyebabkan tidak konsentrasi (30,3%).

#### 8. Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan, diperoleh data-data mengenai kecelakaan lalu lintas sebagai berikut:

**Tabel 10**  
**Distribusi Jawaban Responden Mengenai Kecelakaan Lalu Lintas**

Pertanyaan	Distribusi Jawaban	
	Jumlah	Presentase
1. Tidak pernah kecelakaan	6	9,1%
2. Hampir celaka	37	56,1%
3. Kecelakaan ringan	16	24,2%
4. Kecelakaan sedang	5	7,6%
5. Kecelakaan berat	2	3,0%

Sumber: Data Primer, 2013

Sebagian besar responden pernah hampir celaka sebesar 56,1% dan pernah mengalami kecelakaan ringan sebesar 24,2%. Hal ini menunjukkan bahwa potensi kecelakaan pada responden cukup besar.

## C. Hasil Analisis Statistik

Variabel Bebas	Variabel Terikat	$r_{xy}$	p Value	Kesimpulan
1. Mendengarkan musik saat berkendara	Kecelakaan Lalu Lintas	0,311	0,011	Ada hubungan
2. Penggunaan HP saat berkendara		0,308	0,012	Ada hubungan
3. Keterampilan berkendara		-0,126	0,314	Tidak ada hubungan
4. Kecepatan mengendarai motor		0,442	0,000	Ada hubungan
5. Kepatuhan rambu lalu lintas		0,118	0,346	Tidak ada hubungan
6. Merokok saat berkendara		0,413	0,001	Ada hubungan
7. Konsentrasi saat berkendara		0,279	0,023	Ada hubungan
8. Umur		0,144	0,250	Tidak ada hubungan

**Pembahasan****1. Hubungan antara Mendengarkan Musik Saat Berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar 0,311 dengan  $p$  value sebesar 0,011 ( $p < 0,05$ ), yang berarti ada hubungan antara mendengarkan musik saat berkendara kesehatan dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan musik saat berkendara sangat berbahaya karena dapat mengganggu pikiran dan konsentrasi pengemudi saat berkendara berkurang, sehingga dapat menimbulkan kecelakaan.<sup>5</sup>

**2. Hubungan antara Penggunaan HP Saat Berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar 0,308 dengan  $p$  value sebesar 0,012 ( $p < 0,05$ ), yang berarti ada hubungan antara penggunaan HP saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas. Hasil ini mengindikasikan bahwa penggunaan handphone saat berkendara sangat berbahaya. Pada saat berkendara sambil menggunakan handphone misalnya untuk menelpon atau mengirim sms dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Hal ini disebabkan otak pengemudi dipaksa berpikir hal penting lainnya saat mengemudi, sehingga konsentrasi menjadi terpecah.<sup>6</sup>

Ponsel atau HP merupakan perangkat telekomunikasi yang memiliki banyak manfaat. Teknologi ini memungkinkan seseorang berkomunikasi dengan mudah. Selain itu, ponsel masa kini, seperti smartphone telah memiliki berbagai fitur yang bermanfaat. Maka penggunaan ponsel akan memiliki banyak manfaat positif. Namun demikian, banyak juga dampak negatif yang bisa disebabkan penggunaan ponsel, khususnya di jalan raya.<sup>6</sup>

### **3. Hubungan antara Keterampilan Berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar -0,126 dengan  $p$  value sebesar 0,314 ( $p > 0,05$ ), yang berarti tidak ada hubungan antara keterampilan berkendara dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan keterampilan atau kemahiran seseorang bukanlah faktor utama yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Manurung (2010) dengan judul "Hubungan Faktor-faktor Penyebab dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Medan", dimana ketidakterampilan seseorang dalam mengendarai kendaraan dapat menyebabkan kecelakaan.<sup>7</sup>

### **4. Hubungan antara Kecepatan Mengendarai Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar 0,442 dengan  $p$  value sebesar 0,000 ( $p < 0,05$ ), yang berarti ada hubungan antara kecepatan mengendarai motor dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan tinggi-rendahnya kecepatan dalam mengendarai kendaraan bermotor dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Kecepatan adalah hal yang bisa dikontrol pengendara sesuai keinginannya. Namun seringkali pengendara memacu kendaraannya terlalu berlebihan sehingga

tidak memperhitungkan kemungkinan yang akan terjadi dan bahaya serta resiko yang ditimbulkan bila memacu kendaraan terlalu tinggi di jalan raya. Faktor tersebutlah yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas karena tidak menghiraukan kendaraan didepan dan sampingnya.<sup>6</sup>

#### **5. Hubungan antara Kepatuhan Rambu Lalu Lintas dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar 0,118 dengan  $p$  value sebesar 0,346 ( $p > 0,05$ ), yang berarti tidak ada hubungan antara kepatuhan rambu lalu lintas dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan kepatuhan terhadap rambu lalu lintas bukan faktor utama yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Manurung (2010) dengan judul "Hubungan Faktor-faktor Penyebab dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Medan", dimana tata tertib berlalu lintas memiliki hubungan dengan kecelakaan lalu lintas yang terjadi.<sup>7</sup>

#### **6. Hubungan antara Merokok Saat Berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar 0,413 dengan  $p$  value sebesar 0,001 ( $p < 0,05$ ), yang berarti ada hubungan antara merokok saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan merokok merupakan salah satu faktor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kegiatan merokok sambil berkendara dapat mengurangi konsentrasi dalam mengendarai mengingat efek candu yang ditimbulkan dari rokok itu sendiri.<sup>6</sup>

#### **7. Hubungan antara Konsentrasi Saat Berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar 0,279 dengan  $p$  value sebesar 0,023 ( $p < 0,05$ ), yang berarti ada hubungan antara konsentrasi saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini berarti tingkat

konsentrasi pengemudi merupakan faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Konsentrasi saat berkendara adalah hal yang sangat penting. Undang-undang Lalu Lintas No.29 pasal 106 ayat 1 menyebutkan “Setiap orang yang mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Yang dimaksud penuh konsentrasi adalah setiap orang yang mengemudikan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang dikendaraan atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.<sup>8</sup>

#### **8. Hubungan antara Umur dengan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diperoleh nilai  $r_{xy}$  sebesar 0,144 dengan  $p$  value sebesar 0,250 ( $p > 0,05$ ), yang berarti tidak ada hubungan antara umur dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan faktor umum bukan merupakan penyebab kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi pada siapa saja, tidak memandang umur seseorang.

Umur pada dasarnya merupakan salah satu karakteristik penting yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia tua atau di atas 30 tahun biasanya memiliki tingkat kewaspadaan yang lebih tinggi daripada orang yang berusia muda. Hal ini disebabkan orang tua memiliki pengalaman dalam berkendara dan lebih bijak dibandingkan anak-anak muda terkadang menggebu-gebu dan tergesa-gesa dalam berkendara dan belum memiliki surat izin mengemudi (SIM) saat mengendarai sepeda motor. Melanggar pasal 281 undang-undang No 22 tahun 2009 menyebutkan bahwa, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).<sup>8</sup>

lintas, salah satunya adalah memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi serta tidak sesuai dengan kondisi jalan. Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi merupakan faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas, selain faktor lainnya.

### **Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap 66 responden di SMP Negeri 2 Mesuji Raya Ogan Komering Ilir dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan karakteristik responden diketahui 56,1% responden berjenis kelamin laki-laki dan perempuan 43,9%, 50% responden berusia 14 tahun.
2. Berdasarkan karakteristik reponden di ketahui. Berdasarkan uji statistik yaitu Berdasarkan uji statistik kolerasi *person product moment* variabel yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas, yaitu mendengarkan musik saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,011$ ), penggunaan HP saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,012$ ), kecepatan mengendarai motor dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,000$ ), merokok saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,001$ ), dan konsentrasi saat berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,023$ ).
3. Variabel yang tidak berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas, yaitu keterampilan berkendara dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,314$ ), kepatuhan rambu lalu lintas dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,346$ ), umur dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,250$ )

### **Saran**

1. Bagi remaja diharapkan meningkatkan pemahaman mengenai *safety riding*, terutama dalam hal keterampilan berkendara, pemahaman keselamatan berkendara dan pemahaman rambu-rambu lalu lintas. Selain itu, remaja diharapkan dapat lebih berhati-hati dalam mengendarai sepeda motor, tetap fokus dalam berkendara, tidak mengebut dan mematuhi peraturan tata tertib lalu lintas. Dalam hal penggunaan alat komunikasi (HP), diharapkan remaja dapat menggunakan sesuai tempatnya dan tidak menggunakannya di jalan raya.

2. Pihak sekolah di harapkan member peraturan tentang membawa sepeda motor ke sekolah seperti kelengkapan berkendara ke sekolah, bagi siswa yang tidak safety seperti memakai helm, jaket, sarung tangan, sepatu saat berkendara akan mendapat hukuman guna mengurangi resiko kecelakaan.
3. Bagi sekolah bekerja sama dengan pihak terkait, kepolisian, maupun dinas perhubungan, diharapkan saling bekerja sama untuk mengkampanyekan *safety riding* pada remaja. Hal ini dapat dilakukan dengan melakukan sosialisasi mengenai keselamatan berkendara di sekolah-sekolah.

### **Daftar pustaka**

1. Russeng, S,R. *Kelelahan Kerja Dan Kecelakaan Lalu Lintas*. Makasar : Ombak. 2011
2. Raditya Ariwibowo. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/1566> Jurnal Kesehatan Masyarakat. Banyu Manik, 2013 ( di unduh tanggal 9 oktober 2013 )
3. Ros. *31 Orang Tewas Lakalantas, Berita Pagi*, <http://beritapagi.co.id/read/2012/05/4-bulan-terakhir-31-orang-tewas-lakalantas.html> Kayu Agung, 2012 ( diunduh tanggal 23 september 2013)
4. L. Soekidjo Notoadmojo. *Metodologi Penelitian Kesehatan*, Rieke Cipta, Jakarta, 2002
5. Slamet Handoko. *Propotipe Alat Pemberi Informasi Jarak Antar kendaraan*. Jurnal informatika vol 6, no 2. Semarang ; 2012
6. Anas Tahir. *Studi Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Surabaya. "Metek" Tahun VIII NO.2 MEI 2006*
7. Jeffry Rio H. Manurung, *Hubungan Faktor-faktor Penyebab Dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor*. Skripsi. Medan, 2008-2010
8. Anonim. *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan*. [http://dishub.jabarprov.go.id/doc/pp/pp\\_no\\_43\\_tahun\\_1993.pdf](http://dishub.jabarprov.go.id/doc/pp/pp_no_43_tahun_1993.pdf) ( di akses tanggal 23 september 2013 )