

## Hubungan Kesadaran Pengendara Dengan *Road Traffic Accident* Studi Pada SMAN 8 Kota Samarinda

Meisella Karyani<sup>1\*</sup>, Kresna Febriyanto<sup>2</sup>

<sup>1\*2</sup> Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur, Samarinda, Indonesia

\*Kontak Email: [Meisellakaryani@yahoo.com](mailto:Meisellakaryani@yahoo.com)

Diterima: 23/07/19

Revisi: 09/09/19

Diterbitkan: 19/12/19

### Abstrak

**Tujuan Studi :** Tujuan penelitian ini yaitu untuk Mengetahui Hubungan Kesadaran Berkendara Dengan *Road Traffic Accident*.

**Metodologi:** menggunakan desain *cross sectional* dengan sampel sebanyak 140 responden siswa kelas XI SMAN 8 Samarinda dan uji statistik menggunakan *chi square*.

**Hasil Analisis :** Berdasarkan hasil uji statistik *Chi square* didapatkan hasilnya sebesar  $0,677 < 0,05$  yang berarti hasil lebih besar dari 0,05 yang berarti tidak adanya hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*.

**Kesimpulan :** Berdasarkan hasil uji statistik *Chi square* didapatkan hasilnya sebesar  $0,677 < 0,05$  yang berarti hasil lebih besar dari 0,05 yang berarti tidak adanya hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*.

### Abstrack

**Purpose of Study :** The purpose of this study is to determine the relationship between driving awareness and Road Traffic Accident.

**Methodology :** The research method used a cross sectional design with a sample of 140 respondents in class XI students of SMAN 8 Samarinda and statistical tests using chi square.

**Result :** Based on the results of the Chi square statistical test the results are  $0.677 > 0.05$ , which means the results are greater than 0.05, which means there is no relationship between driver awareness and the occurrence of road traffic accidents. The number of traffic accidents in Indonesia has increased every year.

**Application :** Based on the results of the Chi square statistical test the results are  $0.677 > 0.05$ , which means the results are greater than 0.05, which means there is no relationship between driver awareness and the occurrence of road traffic accidents. The number of traffic accidents in Indonesia has increased every year.

**kata kunci :** kesadaran pengendara, road traffic accident, siswa sma

## 1. PENDAHULUAN

*Road Traffic Accident* adalah salah satu masalah kesehatan masyarakat yang mempengaruhi sektor kehidupan. *Road Traffic Accident* di Indonesia oleh World Health Organisation (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. WHO mencatat 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam *Road Traffic Accident* dan 50 juta orang *Road Traffic Accident* mengalami luka serius maupun cacat permanen, umumnya yang tewas dalam *Road Traffic Accident* berusia 15 sampai 44 tahun, dan 77% adalah laki-laki. (Fitria R, 2014;24)

Indonesia menempati pada urutan kelima dalam peringkat Negara dengan korba tewas terbanyak akibat *Road Traffic Accident*. Diatas Indonesia, Negara-negara lain dengan jumlah korban tewas *Road Traffic Accident* adalah Cina, India, Nigeria, dan Brazil. Mabes Polri mencatat, pada tahun 2013, terjadi 101.037 *Road Traffic Accident*, ini berarti, setiap jam, terjadi 12 kasus *Road Traffic Accident*. Kecelakaan tersebut menimbulkan 25.157 korban meninggal dunia. Di Indonesia, rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat *Road Traffic Accident*. Tahun lalu, *Road*

*Treffeer Accident* menyebabkan 29.347 orang menderita luka berat dan 113.131 orang luka ringan Selain itu, kerugian material yang ditimbulkan *Road Traffic Accident* pada tahun 2013 mencapai Rp 254,6 miliar (Fitria R, 2014;24)

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan setiap tahun. Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia seiring dengan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat. Peningkatan jumlah kendaraan jenis sepeda motor memiliki angka paling tinggi di antara jenis kendaraan bermotor lainnya. Data kejadian *Road Traffic Accident* di Samarinda mengalami peningkatan pada tahun 2017. Kejadian *Road Traffic accident* pada tahun 2016 sebanyak 83 accident dengan tahun 2017 sebanyak 171 accident. Hal ini perlu dilakukan peninjauan ulang mengapa terjadinya peningkatan dan dilakukan pencegahan untuk mengurangi angka kejadian *Road Traffic Accident* tersebut. Rata-rata terjadinya kejadian *Road Traffic Accident* yaitu sebanyak satu kejadian dalam sehari. Jumlah kejadian *Road Traffic Accident* pada Bulan Oktober tahun 2018 di Samarinda paling banyak terjadi dikarenakan pengendara yang tidak tertib sebanyak 14 orang dari jumlah kejadian *Road Traffic Accident* pada bulan tersebut sebanyak 15 accident. Hal ini dapat membuktikan bahwa 93,3% angka kejadian *Road Traffic Accident* yang terjadi pada bulan tersebut dikarenakan ketidak tertiban pengendara itu sendiri. (Polresta Samarinda. 2018)

Sebagian besar siswa SMA/SMK yang belum maupun telah mencukupi usia dalam berkendara. *World Health Organization* (WHO) mencatat hampir 1,2 juta orang di seluruh dunia setiap tahunnya tewas akibat kejadian *Road Traffic Accident*. Dari jumlah itu, 40 persen berusia di bawah 25 tahun. Hampir sebagian dari jumlah accident yang terjadi setiap tahunnya merupakan anak-anak yang masih berusia dibawah 25 tahun. (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat atau Ditjen Hubdat, 2004). Hasil *Risikesdas* 2013 menyatakan bahwa prevalensi cedera meningkat dibandingkan *Risikesdas* 2007, penyebab akibat kecelakaan sepeda motor 40,6 persen, terbanyak pada laki-laki yang berusia 15-24 tahun. (Berkendara R. 2016)

Bentuk pelanggaran di bidang lalu lintas kendaraan bermotor roda dua seperti tidak melengkapi perlengkapan syarat berkendara sebagai mana diatur dalam undang-undang lalu lintas diantaranya, Pelanggaran tidak memakai helm, Pelanggaran Tidak menyalakan lampu utama, Pelanggaran Tidak membawa surat tanda nomor kendaraan bermotor, Pelanggaran Tidak memiliki surat izin mengemudi, Pelanggaran marka dan rambu lalu lintas oleh karena itu pentingnya di lakukannya penelitian ini untuk mengetahui apakah ada hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident* (Meranti Dik. 2015)

## 2. METODOLOGI

Desain penelitian metode *cross sectional*. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah seluruh siswa siswi kelas 2 SMAN 8 Kota Samarinda sebanyak 216 siswa. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini simple random sampling teknik pengambilan sampel menggunakan accidental sampling dan jumlah sampel sebanyak 140 responden. Untuk variabel kesadaran pengendara definisi operasionalnya adalah memakai helm, Menyalakan lampu utama, Membawa surat tanda nomor kendaraan bermotor, Memiliki surat izin mengemudi, Menaati marka dan rambu lalu lintas. Alat ukur yang digunakan adalah kuesioner dengan hasil ukur sadar dan tidak sadar, serta skala yang digunakan adalah ordinal. Untuk variabel *road traffic accident* definisi operasionalnya adalah Kejadian Kecelakaan Yang Dialami Oleh Responden, alat ukur yang digunakan adalah kuesioner dengan hasil ukur pernah mengalami dan tidak pernah mengalami, skala yang digunakan adalah ordinal.

Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 4 April 2019 – 9 April 2019. Pelaksanaan penelitian dilakukan di SMAN 8 Kota Samarinda. Untuk mengetahui hubungan kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*. Uji validitas dilakukan di MA Darul Ihsan, untuk menganalisis data peneliti menggunakan uji statistik yaitu *chi square*.

### 3. HASIL

#### a. Karakteristik Responden

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Usia	Jumlah	Persentase(%)
16 Tahun	64	45.7
17 Tahun	63	45
18 Tahun	14	9.3
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>

Berdasarkan usia responden pada [Tabel 1](#) dapat diketahui bahwa proporsi tertinggi dari usia paling banyak ialah yang berusia 16 tahun yaitu 64 siswa dengan persentase sebesar 45.7%. Responden yang berusia 17 tahun yaitu 63 siswa dengan persentase sebesar 45%. proporsi yang paling sedikit responden yang berusia 18 tahun yaitu 14 siswa dengan persentase sebesar 9.3%.

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase(%)
Perempuan	78	55,7
Laki-laki	62	44,3
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>

Berdasarkan [Tabel 2](#) jenis kelamin responden. Jenis kelamin siswa SMA N8 kelas 2, yang berjenis kelamin perempuan memiliki proporsi terbanyak yaitu 78 siswa dengan persentase sebesar 55,7% sedangkan responden yang berjenis kelamin laki-laki yaitu 62 siswa dengan persentase sebesar 44,3%

#### b. Analisis Univariat

Tabel 3. Klasifikasi Kesadaran Pengendara

Kriteria	Jumlah	Persentase (%)
Tidak Sadar	95	67,9
Sadar	45	32,1
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan [tabel 3](#) didapatkan bahwa mayoritas pengendara mengendarai kendaraan dalam keadaan tidak sadar akan rambu lalu lintas hal ini dibuktikan peneliti sebanyak 67,9%

Tabel 4. Klasifikasi *Road Traffic Accident*

Klasifikasi <i>Road Traffic Accident</i>	Responden	
	Jumlah	%
Mengalami	89	63,3
Tidak Mengalami	51	36,4
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan [Tabel 4](#) didapatkan bahwa faktor *Road Traffic Accident* yang tidak pernah mengalami lebih banyak yaitu sebesar 63,3%

Tabel 5. Jenis cedera yang dialami

Jenis Cedera	Jumlah	%
Cacat Ringan	28	20,0
Cacat Sedang	25	17,9
Cacat Berat	36	25,7
Yang Tidak Mengalami RTA	51	36,4
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan [tabel 5](#) ada 3 jenis cedera yang dialami responden yaitu cedera ringan, cedera sedang dan cedera berat. Dimana presentase yang paling tinggi presentasinya adalah cacat berat sebesar 25,7%

Dimana pertanyaan yang diajukan kepada responden yaitu, apakah anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dan jika ya, apa yang anda alami akibat dari kecelakaan tersebut.

## c. Analisis Bivariat

Tabel 6. Hubungan Faktor Kesadaran Pengendara Dengan RTA

Kategori kendaraan	Kesadarab pengendara				Total		Hasil Uji Statistik
	Mengalami	%	Tidak Mengalami	%	N	%	
Tidak Sadar	62	44,3	33	23,6	95	100,0	$P = 0,677$
Sadar	27	19,3	18	12,9	45	100,0	
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>63,6</b>	<b>51</b>	<b>36,5</b>	<b>140</b>	<b>100,0</b>	

Pada tabel 6 menunjukkan bahwa kesadaran pengendara dengan *Road Traffic Accident* pada siswa SMAN 8 Samarinda, didapatkan bahwa total dari 62 responden tidak sadar dalam kategori kesadaran pengendara, sedangkan sebanyak 27 responden masuk dalam kategori sadar. Berdasarkan hasil uji statistik *Chi square* didapatkan hasilnya sebesar  $0,677 < 0,05$  yang berarti hasil lebih besar dari  $0,05$  yang berarti tidak adanya hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*.

**Pembahasan**

Pada tahun 2013, terjadi 101.037 *Road Traffic Accident*, ini berarti, setiap jam, terjadi 12 kasus *Road Traffic Accident*. Kecelakaan tersebut menimbulkan 25.157 korban meninggal dunia. Data kejadian *Road Traffic Accident* di Samarinda mengalami peningkatan pada tahun 2017. Kejadian *Road Traffic accident* pada tahun 2016 sebanyak 83 accident dengan tahun 2017 sebanyak 171 accident. Hal ini perlu dilakukan peninjauan ulang mengapa terjadinya peningkatan dan dilakukan pencegahan untuk mengurangi angka kejadian *Road Traffic Accident* tersebut. Rata-rata terjadinya kejadian *Road Traffic Accident* yaitu sebanyak satu kejadian dalam sehari.

Daerah sungai kunjang merupakan daerah rawan kecelakaan. Dilihat dari kondisi jalan yang berdebu disertai dengan padatnya kendaraan besar yang sering melintasi daerah tersebut. Daerah tersebut juga terdapat banyak daerah yang curam yang berisiko seperti jalan berlubang, jalanan rusak, jalanan menikung, tanjakan tinggi serta pencahayaan yang kurang pada malam hari. Berdasarkan data polresta Samarinda Tahun 2018 kecamatan Sungai Kunjang merupakan daerah yang rawan terjadinya kejadian *Road Traffic Accident*.

Berdasarkan hasil uji statistik *Chi square* didapatkan hasilnya sebesar  $0,677 < 0,05$  yang berarti hasil lebih besar dari  $0,05$  yang berarti tidak adanya hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*. Berdasarkan pengukuran yang dilakukan menggunakan kuesioner kepada responden dapat diketahui bahwa responden yang memperhatikan kendaraan mereka berpengaruh kepada kejadian *road traffic accident*.

Tidak adanya hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*. Karena pengendara kurangnya sadar dengan memperhatikan kendaraannya dapat mengurangi kejadian *road traffic accident*, suatu kendaraan tidak menjamin terjadinya kecelakaan, melainkan dari segi faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan (Raharjo, 2014).

Tidak adanya hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*. Karena pengendara sadar dengan memperhatikan kendaraannya dapat mengurangi kejadian *road traffic accident*, suatu kendaraan tidak menjamin terjadinya kecelakaan, melainkan dari segi faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan (Raharjo, 2014). Hal ini juga sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Nova Mega Muryatma 2017 yang berjudul "Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara" dimana nilai  $p$ -value  $0,987$  yang membuktikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara masa berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara. (Nova Mega Muryatma 2017)

## KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan usia responden pada tabel 1 dapat diketahui bahwa proporsi tertinggi dari usia paling banyak ialah yang berusia 16 tahun yaitu 64 siswa dengan persentase sebesar 45,7%. Responden yang berusia 17 tahun yaitu 63 siswa dengan persentase sebesar 45%. Proporsi yang paling sedikit responden yang berusia 18 tahun yaitu 14 siswa dengan persentase sebesar 9,3%. Berdasarkan tabel 2 jenis kelamin responden. Jenis kelamin siswa SMA N8 kelas 2, yang berjenis kelamin perempuan memiliki proporsi terbanyak yaitu 78 siswa dengan persentase sebesar 55,7% sedangkan responden yang berjenis kelamin laki-laki yaitu 62 siswa dengan persentase sebesar 44,3%. Berdasarkan tabel 3 didapatkan bahwa mayoritas pengendara mengendarai kendaraan dalam keadaan tidak sadar akan rambu lalu lintas hal ini dibuktikan peneliti sebanyak 67,9%. Berdasarkan tabel 5 ada 3 jenis cedera yang dialami responden yaitu cedera ringan, cedera sedang dan cedera berat. Dimana persentase yang paling tinggi persentasenya adalah cacat berat sebesar 25,7%. Berdasarkan tabel 4 didapatkan bahwa faktor *Road Traffic Accident* yang tidak pernah mengalami lebih banyak yaitu sebesar 63,3%.

Berdasarkan hasil uji statistik *Chi square* didapatkan hasilnya sebesar  $0,677 < 0,05$  yang berarti hasil lebih besar dari 0,05 yang berarti tidak adanya hubungan antara kesadaran pengendara dengan kejadian *road traffic accident*. Setelah melakukan penelitian selama 4 hari dengan jumlah responden sebanyak 140 responden, peneliti memberikan 10 pertanyaan kepada responden. Setelah diteliti dan hasil uji statistik didapatkan hasilnya tidak hubungan. Bahwa kesadaran pengendara ada hubungan dengan kejadian *road traffic accident*, pengendara yang tidak selalu memperhatikan kendaraan tetapi pengendara lengan, melanggar rambu-rambu lalu lintas dan lain sebagainya maka faktor tersebut yang akan menyebabkan *road traffic accident*.

Bagi pihak sekolah agar membatasi siswa-siswi agar tidak membawa kendaraan bagi yang belum memiliki SIM, bagi pihak kepolisian agar lebih ketat lagi untuk mengawasi dan mengizinkan masyarakat jika ingin membuat SIM agar masyarakat tidak semena-mena menggunakan kendaraan, dan pihak polisi juga harus sering-sering memberikan informasi tentang pentingnya menaati peraturan rambu-rambu lalu lintas agar tidak terjadi *road traffic accident*. Bagi pemerintah agar memperbaiki jalan yang rusak, memberi peringatan rambu-rambu lalu lintas dan memberikan pencahayaan pada malam hari.

## REFERENSI

- Fitria R, Lucky Tk, Mulyadi. Hubungan Karakteristik Remaja Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Komunitas Motor Sulut King Community (Skc) Manado. *Progr Stud Ilmu Keperawatan Fak Kedokt Univ Sam Ratulangi, Manad.* 2014;24.
- Meranti Dik. Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Kepulauan Meranti Oleh. 2015;Ii:1–15. Polresta Samarina. Polresta Samarinda. 2018;
- Berkendara R, Motor S, Sepanjang Di. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor Di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016 Skripsi. 2016.
- Ilmu J, Masyarakat K, Keolahragaan Fi, Semarang Un. Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Siswa Smkn 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015 / 2016. 2016;
- Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara, Nova Mega Muryatma 2017
- Jalur P, Kecepatan Dan, Analysis R, Ua Fkm, Epidemiologi D, Ua Fkm. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan Kecepatan Berkendara. 2015;(December 2016):275–87.
- Marsaid, Hidayat M, Ahsan. Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres. *J Ilmu Keperawatan.* 2013;1(2):98–112.
- Ratnasari Fitria. Hubungan Karakteristik Remaja Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Komunitas Motor Sulut King Community (Skc) Manado, Program Studi Ilmu Keperawatan Fakultas Kedokteran Universitas Sam Ratulangi. Hlmn2. 2014.
- Ii Bab, Pustaka S. “Suatu Peristiwa Dijalan Yang Tidak Disangka-Sangka Dan Tidak Disengaja Melibatkan Kendaraan Dengan Atau Tanpa Pemakai Jalan Lainnya Mengakibatkan Korban Manusia Atau Kerugian Harta Benda.” 1993;5–28.
- Dina Lusiana Setyowati, Ade Rahmat Firdaus, Nur Rohman 2018 “Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda”