

HUBUNGAN AGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DENGAN KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI PADA SISWA SMA DI KABUPATEN SIDOARJO)

Mazroh Ilma Soffania

Departemen Epidemiologi, Fakultas Kesehatan Masyarakat

Universitas Airlangga

Alamat korespondensi: Mazroh Ilma Soffania

E-mail: ilmamazroh@gmail.com

ABSTRACT

Road traffic accident was the public health problem that can decrease public health status. Most of the road traffic accident involving motorcyclist and mostly among people around 15-19 years old. Agressive driving behavior was one of the factors causing road traffic accidents. The aim of this study to analyze the relationship between motorcyclist's aggressive driving behavior with road traffic accidents. This research was analytic observational research with case-control design. The population was senior high school student who riding motorcycle aged ≥ 17 years old in Kabupaten Sidoarjo. Population were divided into two groups, namely case group and control group. Case group were respondents who had road traffic accidents while control group were respondents who never had a road traffic accidents in the last year. The number of respondents were involved 24 respondents in case group and 48 respondents in control group. Sampling were purposive sample in case group and matching sampling in control group by age and sex. The result of analysis using chi-square test ($\alpha = 5\%$) showed that aggressive driving behavior in motorcyclist has significant relationship of road traffic accidents ($p = 0,0006$; $OR = 5,320$). Senior high school students were encouraged to managed time and more prioritised safety while driving to avoid traffic accidents.

Keywords: aggressive driving behavior, senior high school, road traffic accident

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat yang dapat menurunkan derajat kesehatan masyarakat. kecelakaan lalu lintas paling banyak melibatkan pengemudi sepeda motor dan sering terjadi pada usia 15-19 tahun. Kebiasaan agresif mengemudi merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan *agressive driving behavior* pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini merupakan penelitian observasional analitik dengan desain kasus-kontrol. Populasi penelitian ini adalah siswa SMA yang mengemudi sepeda motor berusia lebih dari sama dengan 17 tahun di Kabupaten Sidoarjo. Populasi dibagi menjadi dua kelompok yaitu kelompok kasus dan kelompok kontrol. Kelompok kasus adalah responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sedangkan kelompok kontrol adalah responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam 1 tahun terakhir. Jumlah responden yang dilibatkan sebanyak 24 responden pada kelompok kasus dan 48 responden pada kelompok kontrol. Pengambilan sampel menggunakan *purposive sample* pada kelompok kasus dan *matching sample* pada kelompok kontrol berdasarkan usia dan jenis kelamin. Hasil analisis menggunakan *chi-square* ($\alpha = 5\%$) menunjukkan ada hubungan antara *agressive driving behavior* pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas ($p = 0,0006$; $OR = 5,320$). Siswa SMA dihimbau untuk lebih memajemen waktu dan lebih memprioritaskan keselamatan saat mengemudi di jalan raya untuk menghindari kecelakaan lalu lintas.

Kata kunci: kebiasaan agresif mengemudi, siswa SMA, kecelakaan lalu lintas

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat yang termasuk dalam penyakit tidak menular. Kecelakaan lalu lintas menimbulkan

dampak negatif dan dapat menurunkan derajat kesehatan masyarakat. *Global Status Report on Road Safety* menyebutkan bahwa sekitar 1,25 juta korban meninggal dan 20-50 juta lainnya mengalami luka akibat kecelakaan lalu

lintas, angka tersebut menetap sejak tahun 2007. WHO menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh ketiga setelah penyakit *tuberculosis* dan jantung (Badan Intelijen Negara, 2013).

Kecelakaan lalu lintas menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu peristiwa yang tidak disengaja di jalan raya yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain dan mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Indonesia mengalami peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. 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.

Data Polantas (2013) menunjukkan bahwa terdapat peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas dari tahun 2013 ke tahun 2016. Angka kejadian kecelakaan lalu lintas menunjukkan sebanyak 100.106 kejadian pada tahun 2013 dan 104.522 kejadian pada tahun 2016 (Korlantas Polri, 2014). Data statistik Korlantas Polri menyebutkan selama tahun 2016 terdapat dari 104.552 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan jumlah kematian 22.213 jiwa. Jumlah kerugian lebih dari 48 miliar rupiah selama periode januari sampai maret 2017 (Korlantas Polri, 2017).

Data statistik WHO menyebutkan bahwa pada tahun 2013 angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah sebesar 38.279 dan 36% diantaranya adalah pengemudi dan penumpang kendaraan beroda dua (WHO, 2016). Di Indonesia, kecelakaan sepeda motor merupakan penyumbang terbanyak kejadian kecelakaan lalu lintas. data statistik Korlantas Polri (2017) menunjukkan bahwa sepeda motor merupakan angka terbanyak penyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas dalam dua triwulan periode di akhir tahun 2016 dan

awal tahun 2017 yaitu sebanyak 63.251 kejadian.

Data WHO (2013) menyebutkan bahwa hampir 60% kematian karena kecelakaan lalu lintas pada tingkat global terjadi pada usia antara 15-44 tahun dan lebih dari 300.000 kematian pada kalangan usia 15-29 tahun (*World Health Organization*, 2016). Di Indonesia kecelakaan lalu lintas paling banyak terjadi pada usia antara 15-19 tahun dengan angka sebesar 4414 orang pada tahun 2017 (Korlantas Polri, 2017). Kabupaten Sidoarjo merupakan wilayah dengan angka kecelakaan tertinggi kedua di Jawa Timur setelah kabupaten Kediri dengan angka kejadian 1287 korban (Badan Pusat Statistik, 2013).

Penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas berdasarkan Haddon's Matrix terdiri dari tiga faktor yaitu faktor manusia, faktor lingkungan, dan faktor kendaraan yang terbagi menjadi tiga tahap yaitu pada tahap pra kecelakaan, tahap saat kecelakaan, dan pasca-kecelakaan. Tahap pra-kecelakaan bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dalam hal ini upaya yang dilakukan adalah upaya promotif dan preventif untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Tahap saat kecelakaan bertujuan untuk pencegahan cedera dalam hal ini upaya yang dilakukan adalah upaya kuratif dan pertolongan pertama terhadap korban kecelakaan. Tahap pasca-kecelakaan bertujuan untuk mempertahankan hidup dimana upaya yang dilakukan adalah rehabilitasi terhadap korban kecelakaan. Pengetahuan, keterampilan dan perilaku pengemudi di jalan raya merupakan komponen yang tergolong faktor manusia tahap pra-kecelakaan berdasarkan Haddon's Matrix (Mohan, dkk., 2006).

Faktor manusia merupakan faktor dominan penyebab kecelakaan menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Besarnya persentase masing-masing faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia tahun 2010-

2016 antara lain faktor manusia dengan persentase 69,70%, faktor sarana atau kendaraan sebesar 21,21% dan faktor prasarana atau jalan sebesar 9,09% (KNKT, 2016).

Perilaku dan mental dari pengguna jalan termasuk pengemudi kendaraan bermotor merupakan faktor yang berpengaruh terhadap stabilitas lalu lintas. Etika, sopan santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan emosi dan kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas yang dapat menciptakan situasi aman dan selamat saat mengemudi serta berpengaruh pada kelancaran lalu lintas (Danang, 2010).

Disiplin Berlalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah segala perilaku pengguna jalan baik bermotor maupun tidak bormotor, di jalan raya yang sesuai dengan undang-undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan. Disiplin mengemudi memiliki kaitan dengan kebiasaan atau tindakan agresif mengemudi. Dimana pengemudi yang memiliki kebiasaan agresif mengemudi cenderung sering melanggar peraturan lalu lintas.

Aggressive driving behavior atau kebiasaan agresif mengemudi merupakan tindakan yang dilakukan secara sengaja dalam mengemudi yang cenderung dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000). *Aggressive driving behavior* dapat dikatakan sebagai pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving behavior* terdiri dari kebiasaan membuntuti kendaraan lain (*tailgating*), mengaklakson dalam keadaan yang tidak dibutuhkan (*honking*), melakukan gerakan yang membahayakan pengemudi lain (*rude gesturing*) dan mengedipkan lampu jauh di suasana yang tenang (*flashing light*) (Houston, et al, 2003).

Faktor yang mempengaruhi *aggressive driving behavior* yaitu usia, jenis kelamin, keterampilan mengemudi, lingkungan, gaya hidup dan kepribadian pengemudi (Tasca, 2000). *Aggressive driving behavior* yang tinggi sebagian besar melibatkan pengemudi laki-laki dengan usia antara 17-35 tahun, sedangkan perempuan menunjukkan tingkat *Aggressive driving behavior* yang lebih rendah (Tasca, 2000). Keterampilan mengemudi dapat ditunjukkan dengan pengalaman seorang pengemudi dalam mengemudi dan kepemilikan SIM. Faktor lingkungan berhubungan dengan kemacetan di jalan raya dimana suasana kemacetan dapat mempengaruhi emosi pengemudi (Tasca, 2000).

Masa remaja merupakan masa peralihan dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa yang berlangsung antara usia 10-19 tahun. Masa peralihan yang dialami remaja akan berpengaruh terhadap pola pikir, sikap dan pola perilaku. Seorang remaja akan cenderung melakukan pencarian jati diri. Remaja yang melakukan pencarian jati diri akan cenderung berperilaku yang mengarah pada kesenangan sesaat tanpa memperhatikan norma yang berlaku di lingkungan sekitar (Depkes RI, 2001).

Klasifikasi remaja berdasarkan Depkes RI (2001) menyebutkan bahwa rentang usia siswa SMA termasuk dalam masa remaja penengahan dan akhir yang berlangsung pada usia antara 14-19 tahun. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara *aggressive driving behavior* pengemudi sepeda motor yang dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo tahun 2017.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian observasional analitik dimana penelitian dilakukan dengan melakukan pengamatan tanpa memberikan perlakuan tertentu kepada subjek penelitian dengan tujuan

untuk menganalisis hubungan antara *agressive driving behavior* dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

Rancang bangun yang digunakan dalam penelitian ini adalah kasus-kontrol karena penelitian ini mempelajari hubungan antara paparan (*agressive driving behavior*) dan kejadian kecelakaan dengan mengamati dan mempelajari paparan atau faktor risiko (*agressive driving behavior*) di masa lalu pada kelompok kasus dan kelompok kontrol.

Penelitian dilakukan di 4 SMA terdiri dari 2 SMA negeri dan 2 SMA swasta dan terletak di 3 Kecamatan di Kabupaten Sidoarjo yang letaknya didekat jalan raya dengan situasi kemacetan yang tinggi karena kemacetan dapat mempengaruhi tindakan agresif mengemudi dimana situasi macet dapat menimbulkan emosi pada pengemudi yang berakibat pada tindakan agresif mengemudi.

Populasi penelitian ini adalah semua siswa SMA berusia lebih besar sama dengan 17 tahun dan mengemudi sepeda motor yang terbagi dalam kelompok kasus dan kelompok kontrol. Kelompok kasus merupakan siswa SMA berusia lebih besar sama dengan 17 tahun dan mengemudi sepeda motor yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam 1 tahun terakhir sedangkan yang tidak mengalami kecelakaan lalu lintas dalam 1 tahun terakhir termasuk dalam kelompok kontrol. Pengambilan data dilakukan pada bulan Desember 2017.

Sampel penelitian melibatkan sebanyak 72 responden yang terdiri dari 24 responden untuk kelompok kasus dan 48 responden untuk kelompok kontrol. Data kasus ditelusuri dari penelitian sebelumnya dalam satu wilayah yang sama yang dilakukan Nastiti (2017) dimana didapatkan 40 sampel kasus kecelakaan lalu lintas kemudian dipilih secara *purposive* berdasarkan lokasi sekolah dan diambil sebanyak 24 sampel kasus kecelakaan lalu lintas untuk diteliti. Sampel untuk kelompok kontrol dipilih

dengan metode *matching sample* berdasarkan usia dan jenis kelamin dari kelompok kasus dari sekolah yang sama.

Variabel *independent* dalam penelitian ini adalah pengalaman mengemudi dan *agressive driving behavior*. Variabel *dependen* dalam penelitian ini adalah kejadian kecelakaan lalu lintas. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan kuesioner adopsi dari ADBS (*Agressive Driving Behavior Scale*) oleh Houston, *et al.*(2003) yang mempunyai nilai reliabilitas $\alpha = 0.80$ untuk 11 item pernyataan.

Analisis menggunakan statistik deskriptif untuk menjelaskan distribusi frekuensi masing-masing variabel berdasarkan riwayat kecelakaan. Uji statistik menggunakan *chi-square* ($\alpha=0.05$) dengan tabel kontingensi 2x2. Hubungan keterkaitan antarvariabel dinyatakan dengan nilai p dan besar risiko dinyatakan dengan nilai *Odd Ratio* (OR) dengan *Confidence Interval* sebesar 95%.

HASIL

Responden pada kelompok kasus terdiri dari 24 siswa SMA di Sidoarjo yang merupakan pengemudi sepeda motor yang berusia lebih besar sama dengan 17 tahun yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sedangkan pada kelompok kontrol terdiri dari 48 siswa SMA di Sidoarjo pengemudi sepeda motor yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam 1 tahun terakhir di Kabupaten Sidoarjo. Responden yang terlibat dalam penelitian ini berusia 17 dan 18 tahun.

Karakteristik Responden dalam Mengemudi

Karakteristik responden dalam mengemudi dalam penelitian ini adalah keterampilan responden dalam mengemudi sepeda motor yang ditunjukkan dengan pengalaman dalam mengemudi. Pengalaman mengemudi dalam penelitian ini adalah lamanya responden dalam menggunakan sepeda motor.

Tabel 1. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pengalaman dalam Mengemudi

Pengalaman mengemudi	Kecelakaan Lalu Lintas			
	Pernah		Tidak Pernah	
	n	%	n	%
< 1 tahun	0	0	1	2,08
1 - 3 tahun	7	29,2	13	25
> 3 tahun	17	70,8	35	72,9
Jumlah	24	100	48	100

Tabel 1 menunjukkan bahwa sebagian besar siswa SMA di Sidoarjo memiliki pengalaman mengemudi sepeda motor lebih besar 3 tahun. Pada kelompok kasus, siswa SMA yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas paling banyak memiliki pengalaman mengemudi sepeda motor lebih besar 3 tahun (70,8%) dan pada kelompok kontrol siswa SMA yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas juga sebagian besar memiliki pengalaman mengemudi sepeda motor lebih besar 3 tahun (72,9%). Tabel 1 menunjukkan bahwa pengalaman mengemudi sepeda motor siswa SMA di Sidoarjo tidak dapat ditentukan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Sidoarjo.

Distribusi *Agressive Driving Behavior* Responden

Pengukuran *agressive driving behavior* dikategorikan menjadi dua kategori yaitu kebiasaan agresif mengemudi tinggi dan kebiasaan agresif mengemudi rendah. Kategori *agressive driving behavior* tinggi adalah interval dari hasil perolehan skor antara nilai tertinggi dan nilai median sedangkan kategori *agressive driving behavior* rendah adalah interval dari hasil perolehan skor antara nilai terendah dengan nilai median.

Tabel 2. Distribusi *Agressive Driving Behavior* pada Siswa SMA di Sidoarjo

<i>Agressive Driving Behavior</i>	Jumlah	
	n	%
<i>Agressive Driving Behavior</i> Tinggi	39	54,2
<i>Agressive Driving Behavior</i> Rendah	33	45,8
Jumlah	72	100

Penilaian *agressive driving behavior* dari 72 siswa SMA di Sidoarjo diperoleh total skor dengan nilai maksimum atau nilai tertinggi yaitu 43 dan nilai terendah atau nilai minimum yaitu 14 dengan nilai median yaitu 14. Kategori *agressive driving behavior* tinggi jika total skor yang diperoleh responden diantara 26-43 sedangkan kategori kebiasaan agresif mengemudi rendah jika total skor yang diperoleh responden diantara 14-25. Tabel 2 menunjukkan bahwa siswa SMA di Sidoarjo lebih banyak memiliki *agressive driving behavior* yang tinggi (54,2%).

Hubungan antar variabel

Tabel 3. Analisis Hubungan Antara Lama Mengemudi dengan *Agressive Driving Behavior* pada Siswa SMA di Sidoarjo

Pengalaman Mengemudi	<i>Agressive Driving</i>				Jumlah	
	Tinggi		Rendah		n	%
	n	%	n	%		
< 1 – 3 tahun	6	30	14	70	20	100
> 3 tahun	33	63,4	19	36,6	52	100

Analisis hubungan antar variabel dalam penelitian ini dilakukan antara pengalaman mengemudi dengan *agressive driving behavior* dan *agressive driving*

