

PERILAKU BERKENDARA PADA SISWA SMA NEGERI 1 RENGAT**¹Monifa Putri, ²Anjeli Ratih Syamlingga Putri**¹monifaputri030@gmail.com, ²anjeliratih1593@gmail.comIndragiri Rengat Midwifery Academy
Jl. H. Syarif Rantau Mapesai Rengat**ABSTRACT**

Traffic accidents are a health problem that needs attention, because the impact caused by traffic accidents is material loss, disability, and even death. Based on data on traffic accidents at the Indragiri Hulu Police in 2019, the second most professional traffic accident perpetrator is 23 students after private employees, namely 69 people. In addition, based on the types of motorized vehicles involved in traffic accidents, the majority of motorbikes were 168 units. As many as 58.34% of students at SMA Negeri 1 Rengat use motorbikes to school. Therefore, it is necessary to know how the driving behavior of students of SMA Negeri 1 Rengat. The research method used is qualitative (exploratory study). The selected informants were 56 people with purposive sampling method. The data was collected by means of focus group discussions, in-depth interviews, document study and observation. The results of interviews with several informants showed that traffic accidents in adolescents were caused by the disorderly behavior of adolescents. The need for increased information and education about traffic accidents for high school students by the police and related parties.

Keyword: Behavior; Drive; Student.

PENDAHULUAN

WHO menyatakan bahwa di dunia, sebanyak 90% dari kematian lalu lintas terjadi di negara berkembang. Kecelakaan lalu lintas jalan raya telah menjadi penyebab utama kematian penduduk usia 15–29 tahun. Kecelakaan lalu lintas jalan merenggut nyawa hampir 1,3 juta orang setiap tahun, dan melukai 20–50 juta lebih. Hampir setengah (46%) dari mereka yang meninggal di jalan di dunia adalah pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor. Kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan menelan korban sekitar 1,9 juta jiwa orang setiap tahun pada tahun 2020 (WHO, 2011). Data BPS menunjukkan bahwa di

Indonesia angka kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat, tahun 2017 kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 104.327 menjadi 109.215 kejadian di tahun 2018 (Badan Pusat statistik, 2021).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Raj, *et al.* (2011) tentang studi pengetahuan dan pola perilaku yang berkaitan dengan keselamatan di jalan raya di kalangan anak-anak SMA di India, menunjukkan hanya 34,6% dari siswa yang mengetahui usia legal untuk mengemudi, 98,1% yang mengetahui risiko mengemudi dalam keadaan mabuk, 20,88% siswa yang menggunakan helm dan 11,34% siswa pernah mengalami kecelakaan

lalu lintas selama 1 tahun terakhir. Penelitian tersebut mengungkapkan bahwa siswa di sekolah berpengetahuan rendah tentang peraturan lalu lintas dan perilaku berlalu lintas yang aman (Raj, P, K et al., 2011).

Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah, dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah (Badan Pusat Statistik, 2019). Sepeda motor merupakan sarana transportasi yang paling sering digunakan oleh semua orang. Saat ini tidak jarang ditemukan siswa ke sekolah menggunakan sepeda motor. Data yang diperoleh dari bagian kesiswaan SMA Negeri 1 Rengat bahwa 58,34% siswa menggunakan sepeda motor ke sekolah (SMA N 1 Rengat, 2015). Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas Polres Indragiri Hulu Tahun 2019, profesi pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak kedua adalah pelajar berjumlah 23 orang setelah karyawan swasta yaitu 69 orang. Selain itu, berdasarkan jenis kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas mayoritas sepeda motor yaitu 168 unit (Polres Indragiri Hulu, 2019).

Untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas pada remaja, Unit Dikyasa Satlantas Polres Indragiri Hulu telah melakukan penyuluhan bagi pelajar di sekolah SMA kota Rengat. selain itu, pemasangan spanduk, poster, dan *standing banner* di pinggir jalan raya maupun di sekolah, dan patroli keamanan sekolah yaitu memberikan pelatihan kepada siswa tentang tertib lalu lintas. Namun, angka kecelakaan lalu lintas pada remaja di Kota Rengat masih cukup tinggi. Berdasarkan hal di atas penulis tertarik untuk meneliti

perilaku berkendara pada siswa SMA Negeri 1 Rengat.

TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana perilaku remaja berkendara, seperti:

1. Tidak patuh peraturan lalu lintas.
2. Tidak tahu peraturan lalu lintas.
3. Tekanan atau pengaruh teman sebaya.
4. Berangkat ke tempat tujuan dalam waktu yang pendek atau tergesa-gesa.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif (studi eksplorasi). Penelitian dilakukan di SMA N 1 Kota Rengat, informan yang dipilih sebanyak 56 orang dengan metode *purposive sampling*. Pengumpulan data dilakukan dengan diskusi kelompok terarah, wawancara mendalam, studi dokumen dan observasi.

HASIL PENELITIAN

Pada umumnya kecelakaan lalu lintas pada remaja sering terjadi karena masih kurangnya kesadaran remaja tersebut dalam tertib berlalu lintas. Penuturan dari beberapa informan menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas pada remaja disebabkan oleh perilaku remaja yang tidak tertib berlalu lintas seperti: (1) tidak patuh peraturan lalu lintas; (2) tidak tahu peraturan lalu lintas, misalnya: tidak mempunyai SIM dan mempunyai SIM tetapi diperoleh dengan cara tidak legal; (3) tekanan atau pengaruh teman sebaya, misalnya: mengebut, mengganti suku cadang kendaraan yang tidak standar dan memodifikasi kendaraan sehingga tidak sesuai standar dan membahayakan; dan (4) berangkat ke

tempat tujuan dalam waktu yang pendek atau tergesa-gesa.

Kecelakaan lalu lintas pada remaja biasanya dikarenakan perilaku tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Informan mengatakan bahwa pelanggaran yang paling sering terjadi pada remaja, yaitu tidak menggunakan helm, tidak menggunakan kaca spion dan tidak mematuhi rambu-rambu di jalan raya. Seperti pernyataan informan berikut:

“... kecelakaan lalu lintas itu kadang kita sengaja ataupun tidak kak, kadang keteledoran orang juga kak, kita kalo lampu merah dia melanggar-langgar aja kak, tak tahu orang lampu merah, tak boleh belok dia belok, tak boleh... nanti suruh pake helm pake helm dia kak, eeh... tak pake helm die kak”. Rmj.1

(... kecelakaan lalu lintas itu kadang kita sengaja ataupun tidak kak, kadang keteledoran orang juga kak, kita kalau lampu merah dia melanggar-langgar aja kak, tak tahu orang lampu merah, tak boleh belok dia belok, tak boleh... nanti suruh memakai helm pake helm dia kak, eeh... tak pake helm dia kak)

Selain itu, remaja juga cenderung berperilaku ugal-ugalan atau kebut-kebutan dalam berkendara di jalan raya. Perilaku tersebut mencerminkan bahwa remaja tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Seperti pernyataan informan berikut:

“... kecelakaan pada remaja disebabkan oleh biasanya siswa atau remaja tersebut sering ugal-ugalan dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas”. Rmj.1

Remaja melakukan ugal-ugalan atau kebut-kebutan di jalan raya dikarenakan mereka tidak tahu peraturan dan terdesak oleh waktu.

“... mungkin dia memang tidak mengerti peraturan lalu lintas atau terdesak waktu...”. Rmj.1

Penuturan guru SMA N 1 Kota Rengat mengatakan bahwa siswa masuk sekolah pukul 07.00 WIB, sehingga remaja membawa kendaraan dengan kencang agar tidak terlambat masuk ke sekolah.

“Yaa ... saya tambahkan sedikit, kalau saya perhatikan ya ee... diantara kan anak SMA ini masuk jam 7 pagi.....” Gr

Dari penuturan informan juga diketahui bahwa memodifikasi atau mengganti onderdil kendaraan saat ini sudah menjadi tren dikalangan remaja. Banyak remaja yang memodifikasi kendaraan tanpa memikirkan dampak yang akan ditimbulkan, seperti mengganti warna lampu depan dan lampu belakang motor yang tidak sesuai dengan standar. Hal ini dapat membahayakan keselamatan pengendara dan pengguna jalan lainnya. Sesuai dengan pernyataan informan berikut ini:

“... sepeda motor dimodif-modif gitu makanya nanti jadi apa... mengurangi keselamatan dari sipengendara itu juga haa....” Rmj.2

Informan lain juga menyatakan:

“Bukan hanya lampu di belakang sih, lampu di depan juga kan, ada juga yang ganti lampu warna merah, putih, biru gitu.....” Rmj.2

PEMBAHASAN

Tidak Patuh Peraturan Lalu Lintas

Kurangnya kesadaran remaja untuk mematuhi peraturan lalu lintas menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas pada remaja. Selain itu, saat mengendarai sepeda motor remaja tidak mengindahkan *safety riding*. Misalnya, remaja

menggunakan *handphone* saat mengendarai sepeda motor, tidak menggunakan helm, tidak menggunakan kaca spion dan lain-lain.

Dalam Undang-undang no. 22 tentang lalu lintas dan angkutan jalan tahun 2009, pengemudi atau pengendara kendaraan akan dikenakan sanksi apabila melakukan pelanggaran seperti menggunakan alat komunikasi, tidak menggunakan helm dan tidak menggunakan kaca spion saat berkendara (*Undang-undang no. 22 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, 2009*). Namun, remaja tidak memperdulikan hal tersebut dikarenakan ketika mereka dikenakan sanksi oleh pihak kepolisian, maka orangtua mereka yang akan menyelesaikannya. Sehingga remaja merasa terlindungi dan mereka mengabaikan peraturan tersebut.

Helm memiliki fungsi untuk melindungi kepala dari cedera kecelakaan lalu lintas, namun masih ada siswa yang tidak menggunakan helm dengan alasan tidak nyaman. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang berjudul analisis pengaruh *attitude, subjective norm, dan perceived behavior control* terhadap intensi penggunaan helm saat mengendarai motor pada remaja dan dewasa muda di Jakarta Selatan yang menyatakan bahwa subjek penelitian meyakini dan menilai secara baik bahwa helm dapat menjadi penyelamat dan menghindari cedera parah di bagian kepala. Helm juga dipersepsi sebagai pelindung dari panas matahari dan debu yang dapat mengganggu penglihatan bila terkena mata. Meski secara keseluruhan dinilai positif, ada beberapa hal yang dinilai negatif dari helm walaupun tidak signifikan mempengaruhi sikap,

yaitu: membebani kepala, panas dan terasa sesak ketika digunakan. Perasaan bersalah dan tidak nyaman yang ditimbulkan karena tidak menaati peraturan lalu lintas juga menjadi salah satu faktor, hal ini karena sebenarnya perasaan tersebut dapat direduksi dengan menggunakan helm dan menaati peraturan "*safety riding*" yang semuanya tergantung kontrol dirinya (Leo Agung Manggala Yogatama, 2013).

Menggunakan *handphone* saat berkendara sangat berisiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sebagaimana hasil penelitian yang berjudul analisis penggunaan *handphone* saat berkendara terhadap potensial kecelakaan lalu lintas pada remaja di Semarang bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaan HP untuk telpon saat berkendara dengan riwayat kejadian hampir celaka, kecelakaan ringan maupun kecelakaan sedang / berat yang pernah dialami responden (p value <0,05) (Eni Mahawati and Jaka Prasetya, 2013).

Penelitian o'brien *et al* (2010) *cit* Asdar, dkk (2013) menunjukkan bahwa pada siswa di Carolina Utara mengungkapkan bahwa dari 537 pengendara usia sekolah sebesar 45% yang dilaporkan menggunakan *handphone* saat berkendara seperti menelepon atau menerima telepon dan membaca atau mengirim pesan singkat (Muhammad Asdar et al., n.d.).

Tidak Mempunyai SIM

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar siswa mengendarai sepeda motor ke sekolah tidak memiliki SIM. Dari penuturan informan, siswa yang telah memiliki SIM diperoleh dengan cara ilegal. Hal ini dikarenakan bahwa usia siswa

berkisar 15-16 tahun. Sesuai UU No. 22 Tahun 2009 umur minimal seseorang untuk bisa mendapatkan SIM C adalah 17 tahun (*Undang-undang no. 22 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*, 2009).

Sesuai dengan hasil penelitian yang berjudul perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep, bahwa dari 175 siswa yang memiliki SIM hanya 25 orang (43.75%). Ada beberapa faktor yang menyebabkan siswa mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM antara lain : 1) Tidak adanya sanksi yang tegas dari petugas kepolisian karena hanya dilakukan pengarahannya dan teguran di sekolah tetapi tidak dilanjutkan dengan tindakan sanksi berupa tilang. 2) Orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi anaknya mengemudikan sepeda motor walaupun tidak dilengkapi oleh SIM. 3) Kebiasaan masyarakat membiarkan atau tidak peduli terhadap pelanggaran yang dilakukan siswa yang sudah jelas melanggar undang-undang lalu lintas. 4) Kondisi lingkungan alam dari letak wilayah, domisili dan tempat tinggal turut mempengaruhi perilaku siswa mengemudikan sepeda motor tanpa memiliki SIM. Keberadaan SIM pada siswa setidaknya akan mempengaruhi perilaku *safety riding* mereka (Muhammad Asdar et al., n.d.)

Selain itu, penyebab atau alasan siswa berkendara tidak menggunakan SIM dipengaruhi oleh beberapa faktor, sesuai dengan hasil penelitian Setiawan (2014) diantaranya: sulitnya akses dari rumah menuju ke sekolah, sekolah tidak dilewati transportasi umum, menggunakan kendaraan sendiri untuk efisiensi waktu dan biaya, dan kesibukan orangtua (Jerry Setiawan, 2014). Penelitian Ouimet *et al cit*

Asdar, dkk (2013) menunjukkan bahwa remaja yang telah memiliki SIM akan cenderung berperilaku *safety riding* yang baik pada masa awal kepemilikan SIMnya (Muhammad Asdar et al., n.d.).

Tekanan atau Pengaruh Teman Sebaya

Teman sangat berpengaruh dalam pergaulan remaja sehari-hari, sehingga perilaku teman yang kurang baik juga dapat mempengaruhi perilaku remaja tersebut yang cenderung ke arah negatif. Hal ini dapat disebabkan karena remaja merasa malu, gengsi, dan takut dikucilkan apabila tidak mengikuti pergaulan temannya. Hubungan teman sebaya yang baik mungkin perlu bagi perkembangan sosial yang normal pada masa remaja. Isolasi sosial atau ketidakmampuan untuk masuk ke dalam suatu jaringan sosial, berkaitan dengan berbagai bentuk masalah dan gangguan, dimulai dari kenakalan dan masalah minum alkohol hingga depresi (Santrock, J. W, 2003).

Konformitas (*conformity*) teman sebaya muncul ketika individu meniru sikap atau tingkah laku orang lain dikarenakan tekanan yang nyata maupun yang dibayangkan oleh mereka. Tekanan untuk mengikuti teman sebaya sangat kuat pada masa remaja. Konformitas terhadap tekanan teman sebaya pada remaja dapat menjadi positif atau negatif. Orangtua, guru dan orang dewasa dapat membantu remaja untuk menghadapi tekanan teman sebaya (Santrock, J. W, 2003).

Orangtua dapat memberikan contoh atau petunjuk kepada anak remaja mengenai cara-cara mereka berhubungan dengan teman sebaya. Pada suatu penelitian, orangtua

mengakui bahwa mereka menyarankan beberapa strategi spesifik kepada anak remaja dengan tujuan untuk menolong mereka membangun hubungan teman sebaya yang lebih positif. Sebagai contoh, orangtua berdiskusi dengan anak remaja mereka tentang bagaimana cara untuk mengatasi pertengkaran atau bagaimana cara untuk tidak malu. Orangtua juga mendorong mereka untuk lebih bertoleransi dan untuk dapat tahan terhadap tekanan teman sebaya (Santrock, J. W, 2003).

Berangkat ke Tempat Tujuan dalam Waktu yang Pendek atau Tergesa-gesa.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa informan menyatakan bahwa sering ke sekolah terburu-buru karena takut terlambat samapi di sekolah. hal ini tidak menutup kemungkinan dapat menyebabkan terjadinta kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang berjudul hubungan karakteristik remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor Sulut *King Community* (SKC) Manado, bahwa remaja yang kecepataannya > 60 KM berjumlah 30 orang (71,1%) dan remaja yang kecepataannya < 60 KM berjumlah 13 orang (28,9%). Dari hasil yang di dapat remaja yang kecepatan kendaraan bermotornya > 60 KM lebih beresiko mengalami kecelakaan lalu lintas atau lebih sering mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan remaja dengan kecepatan kendaraan bermotornya < 60 KM. Rekomendasi kecepatan maksimum yang diperbolehkan bagi kendaraan dilokasi dengan tingkat pejalan kaki tinggi di sepanjang jalan raya atau pada jalan dengan lalu lintas campuran. Kecelakaan pada kecepatan lebih tinggi hamper dapat

dipastikan berakibat fatal bagi pengendara motor dan pejalan kaki dilokasi/jalan tersebut (Fitria Ratnasari et al., n.d.)

KESIMPULAN

Perilaku berkendara pada siswa cenderung negatif diantaranya: tidak patuh peraturan lalu lintas; tidak tahu peraturan lalu lintas, misalnya: tidak mempunyai SIM dan mempunyai SIM tetapi diperoleh dengan cara tidak legal; tekanan atau pengaruh teman sebaya, misalnya: mengebut, mengganti suku cadang kendaraan yang tidak standar dan memodifikasi kendaraan sehingga tidak sesuai standar dan membahayakan; dan berangkat ke tempat tujuan dalam waktu yang pendek atau tergesa-gesa.

SARAN

1. Diharapkan pihak kepolisian memberikan informasi dan edukasi melalui penyuluhan atau promosi kesehatan terkait lalu lintas, sehingga promosi yang disampaikan lebih efektif dan efisien.
2. Bagi penulis agar dapat menambah wawasan dan pengetahuan dalam melakukan penelitian tentang perilaku berkendara pada remaja.
3. Bagi peneliti selanjutnya agar melakukan penelitian lebih lanjut terkait penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat statistik, 2021. Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2018.

- Badan Pusat Statistik, 2019. Statistik Transportasi Darat (No. 8302004).
- Eni Mahawati, Jaka Prasetya, 2013. Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja di Semarang. Semin. Nas. Teknol. Inf. Komun. Terap. 2013.
- Fitria Ratnasari, Lucky T. Kumaat, Mulyadi, n.d. HUBUNGAN KARAKTERISTIK REMAJA DENGAN KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA KOMUNITAS MOTOR SULUT KING COMMUNITY (SKC) MANADO. Univ. Sam Ratulangi.
- Leo Agung Manggala Yogatama, 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. Proceeding PESAT Psikol. Ekon. Sastra Arsit. Tek. Sipil 5.
- Muhammad Asdar, Rismayanti, Dian Sidik, n.d. Perilaku safety riding pada siswa SMA di kabupaten Pangkep. Univ. Hasanuddin.
- Polres Indragiri Hulu, 2019. Laporan data korban kecelakaan. Kabupaten Indragiri Hulu.
- Raj, P, K, Datta, S, S, Jayanthi V, Singh, Z, Senthilvel V, 2011. Study of Knowledge and Behavioural Patterns with Regard to Road Safety among High School Children in a Rural Community in Tamil Nadu, India. Indian J. Med. Spec. 2.
- Santrock, J. W, 2003. Adolescence, Keenam. ed. Erlangga, Jakarta.
- SMA N 1 Rengat, 2015. Data Kesiswaan.
- Undang-undang no. 22 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, 2009.
- WHO, 2011. Decade of Action for Road Safety 2011–2020.