

HUBUNGAN ANTARA FAKTOR PENGEMUDI DAN FAKTOR LINGKUNGAN DENGAN KEPATUHAN MENGENDARAI SEPEDA MOTOR

The Relationship between Environmental and Driver Factors with Adherence Riding a Motorcycle

Ayu Dwi Puspitasari¹, Lucia Yovita Hendrati²

¹FKM UA, are_youks@yahoo.com

²Departemen Epidemiologi FKM UA, hendratilucia@yahoo.com

Alamat Korespondensi: Departemen Epidemiologi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya, Jawa Timur, Indonesia

ABSTRAK

Kecelakaan akibat transportasi darat merupakan penyebab terbanyak kedua untuk terjadinya cedera setelah jatuh. Kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh ketiga terbesar di dunia di bawah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis (TBC). Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu faktor kesalahan manusia atau pengemudi contohnya pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair. Penelitian dilakukan dengan rancangan *cross sectional* pada 183 mahasiswa. Subyek ditarik dari populasi dengan cara *simple random sampling* dan teknik perhitungan menggunakan SPSS 16.0. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah jenis kelamin, tingkat pengetahuan dan peran agen sosialisasi. Variabel terikat adalah kepatuhan mengendarai sepeda motor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa usia responden mayoritas 20 tahun (42,1%), jenis kelamin perempuan (67,2%), mayoritas responden tidak patuh (95,6%), tingkat pengetahuan baik (93,4%), peran agen sosialisasi berpengaruh terhadap responden (65%). Berdasarkan uji *chi-square* dengan $\alpha = 0,05$ menunjukkan bahwa 3 variabel tidak berhubungan dengan variabel terikat, yaitu: jenis kelamin ($p = 0,718$), tingkat pengetahuan ($p = 1,000$) dan peran agen sosialisasi ($p = 0,453$). Kesimpulan dari penelitian ini adalah tidak ada hubungan antara jenis kelamin, pengetahuan dan peran agen sosialisasi dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor. Disarankan kepada mahasiswa agar meningkatkan kesadaran dalam berkendara yang aman untuk meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas.

Kata kunci: faktor, kepatuhan, pengemudi, sepeda motor

ABSTRACT

Due to land transport accidents are the second leading cause of injury after fall. Traffic accidents are the third largest killer in the world under coronary heart disease and tuberculosis Factors that cause traffic accidents are human error or driver factors for instance violating of traffic rules. This study was conducted to determine factor associate with adherence riding a motorcycle on a student of Airlangga University Faculty of Public Health. This was a cross sectional study on 183 students. Subject were selected by simple random sampling and calculation using SPSS 16.0. The independent variables in this study were gender, level of knowledge and the role of agents of socialization. The dependent variable was compliance riding a motorcycle. The results showed that the majority of respondents were 20 years old (42.1%), female (67.2%), the majority of respondents who did not obey (95.6%), respondents with good knowledge (93.4%), role of socialization agents influence toward the respondents (65%). Based on chi-square test with $\alpha = 0.05$ showed that 3 variables are not connect with the dependent variable, namely: gender ($p = 0.718$), level of knowledge ($p = 1.000$) and role of socialization agents ($p = 0.453$). The conclusion of this study is there is no relationship between gender, knowledge and the role of socialization agents with compliance on a ridding motorcycle. It is recommended to students in order to increase awareness in safe driving to minimize traffic violations.

Keywords: factors, compliance, driver, motorcycle

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas menurut WHO (2011) dalam BIN (2012) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh ketiga terbesar di dunia di bawah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis (TBC). Berdasarkan data dari Ditjen PP

dan PL, (2011) menyatakan bahwa kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2010 ada sebanyak 31.234 korban meninggal, artinya setiap jam terdapat 3–4 jiwa meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Usia korban kecelakaan lalu lintas adalah antara 15–24 tahun. Kejadian kecelakaan lalu lintas menimbulkan dampak kerugian yang besar baik

bagi keluarga dan negara. Dampak bagi keluarga yakni kerugian ekonomi, luka-luka, cacat, dan trauma, sedangkan negara juga menanggung beban kerugian hingga 180 miliar.

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia juga meningkat setiap tahunnya. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (2012) jumlah korban kecelakaan lalu lintas pada tahun 2007 adalah 49.553 jiwa dan meningkat pada tahun 2010 korban kecelakaan menjadi 66.488 jiwa, dengan korban meninggal sebanyak 19.873 jiwa, luka berat sebanyak 26.196 jiwa dan luka ringan sebanyak 63.809 jiwa. Berdasarkan data tersebut, maka ada 54 orang yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas setiap harinya atau dengan kata lain setiap 26 menit terdapat 1 orang meninggal.

Menurut UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya salah satunya yang disebabkan oleh sepeda motor dapat diklasifikasikan menjadi empat faktor yaitu, kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan, dan lingkungan. Penyebab kecelakaan lalu lintas menurut segitiga epidemiologi dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu, dari segi pengemudi (*Host*), kendaraan yang digunakan (*Agent*) dan faktor lingkungan fisik dan sosial ekonomi (*Environment*). Faktor pengemudi meliputi kondisi pengemudi yaitu lelah, sakit, kurang konsentrasi, mengonsumsi alkohol atau obat-obatan terlarang (psikotropika), kondisi penglihatan, pengalaman mengemudi, umur, pengetahuan berkendara. Faktor kendaraan bermotor meliputi kondisi kendaraan yaitu kondisi rem, ban, kecepatan, karakteristik muatan. Faktor lingkungan fisik meliputi, pandangan terhadap hazard (baliho, papan iklan), lengkungan dan sudut tanjakan jalan, jenis jalan, persimpangan dan kontrol akses. Faktor lingkungan sosial meliputi peraturan perundang-undangan penggunaan helm, menyalakan lampu di siang hari (Ditjen PP dan PL, 2011).

Menurut Kepmenkes 1116/Menkes/SK/VIII/2003 tentang pedoman penyelenggaraan sistem surveilans epidemiologi kesehatan, kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu prioritas sasaran penanggulangan penyakit tidak menular. Maka dari itu perlu dilakukan upaya penanganan segera untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Surabaya merupakan wilayah Kota Besar yang memiliki masyarakat dengan latar belakang yang berbeda-beda. Hal ini menyebabkan adanya perbedaan perilaku dan pengetahuan tentang berlalu lintas. Jumlah kendaraan sepeda motor terus

mengalami peningkatan. Menurut Riskesdas 2007, Kota Surabaya merupakan kota yang menduduki peringkat tertinggi untuk kasus cedera akibat kecelakaan transportasi darat di Jawa Timur yaitu sebesar 58,1%. Jumlah kejadian kecelakaan di Surabaya tahun 2011 sampai 2012 mengalami peningkatan, yaitu dari 1119 kejadian di tahun 2011 menjadi 1136 kejadian pada tahun 2012. Kejadian ini banyak terjadi pada kelompok usia 16-25 tahun, yang merupakan usia produktif. Sedangkan profesi pelaku kejadian kecelakaan lalu lintas paling tinggi adalah mahasiswa, yakni mengalami kenaikan sebanyak 13% dari tahun 2011.

Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Pengendara sepeda motor cenderung mengabaikan peraturan yang ada. Para pengendara sepeda motor cenderung melakukan berkendara model zig-zag, pindah lajur dengan tidak menyalakan lampu sein, berkendara dengan kecepatan tinggi, memodifikasi kendaraan dan melanggar marka. Selain itu pengendara sepeda motor juga cenderung meremehkan kelengkapan sepeda motornya, seperti spion, lampu rem, lampu sein, penggunaan helm, dan sebagainya. Untuk menekan angka kejadian kecelakaan lalu lintas tersebut maka Dirjen Lalu Lintas Polda Jawa Timur dan Sat Lantas Polwiltabes Surabaya beserta jajarannya melakukan suatu upaya atau program. Program yang pertama pada tahun 2003 yaitu Kanalisasi, setelah itu tahun 2004 adalah program *Safety Belt* dan tahun 2005 yaitu program *Safety Riding*. Program-program tersebut masih berjalan hingga sekarang. Tujuan dari program *Safety Riding* sendiri adalah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman pada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut banyak aspek sehingga harus memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan diri pribadi serta orang lain (Polwiltabes Surabaya, 2006).

Safety riding merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan informasi dari Kasat Lantas Polwiltabes Surabaya poin-poin atau prioritas sasaran program *safety riding* adalah: Melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein dan lampu rem (kelengkapan kendaraan). Menggunakan helm standar dan memastikannya berbunyi klik (kelengkapan keselamatan). Menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua. Menggunakan lajur kiri bagi Mobil Penumpang Umum (MPU) dan kendaraan roda dua.

Program *safety riding* terbentuk karena tingginya angka kejadian kecelakaan lalu lintas dan tingginya kasus pelanggaran yang terjadi di jalan raya. Program yang pertama dilaksanakan adalah program Kanalisasi pada tahun 2003 yaitu tertib lajur kiri untuk kendaraan roda 2 dan MPU. Program lanjutan pada tahun 2004 yaitu program Kanalisasi ditambah dengan program *Safety Belt* (Klik sabuk keselamatan dan klik helm). Program lanjutan dari Kanalisasi dan *Safety Belt* adalah *Safety Riding* yang diadakan pada tahun 2005 (Polwiltabs Surabaya, 2006).

Menurut Herbert Kelman dalam Tondok (2013), kepatuhan didefinisikan sebagai perilaku mengikuti permintaan otoritas meskipun secara personal individu tidak setuju dengan permintaan tersebut. Tidak adanya figur otoritas akan menyebabkan individu cenderung untuk melanggar permintaan tersebut. Individu berperilaku patuh guna mendapatkan reaksi yang menyenangkan ataupun menghindari dari hukuman sebagai konsekuensi perilaku yang dilakukannya.

Menurut Peter Berger (1978) dalam Sunarto (1993) manusia dan makhluk lain memiliki perbedaan yang mendasar. Perbedaan itu adalah terletak pada aspek perilaku. Sesuatu hal baru yang dipelajari oleh manusia tersebut yang dinamakan sosialisasi. Pelaksanaan sosialisasi memerlukan agen atau seseorang yang memberikan wadah untuk melakukan sosialisasi, yaitu keluarga, teman, sekolah, media massa.

Keluarga memang merupakan agen sosialisasi pertama. Keluarga dapat terdiri dari orang tua, saudara kandung, nenek, kakek, paman, bibi dan sebagainya. Peran keluarga sebagai agen sosialisasi yang pertama merupakan unsur yang sangat penting. Seseorang akan terbentuk pribadinya tergantung dari kemampuan keluarga untuk mengajarnya suatu hal baru. Teman merupakan agen sosialisasi di mana seseorang mampu mempelajari kemampuan baru. Dalam proses belajar dengan teman sebaya inilah seseorang akan lebih mudah untuk memahami. Sekolah atau sistem pendidikan formal merupakan suatu wadah bagi seseorang untuk mempelajari hal-hal baru yang belum pernah dipelajarinya. Pendidikan formal mengajarkan suatu kemandirian dan penguasaan peranan-peranan baru di kemudian hari. Media massa dapat berbentuk media cetak (surat kabar, majalah) maupun elektronik (radio, televisi, video, film, kaset, CD). Media massa juga sangat berpengaruh terhadap perilaku seseorang.

Perkembangan teknologi yang semakin pesat menyebabkan terjadinya peningkatan kualitas pesan dan frekuensinya yang semakin banyak digunakan oleh masyarakat (Sunarto, 1993).

Berdasarkan UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 1 (satu) tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Hal ini diperjelas pada pasal 77 ayat 1 (satu) yang menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.

Menurut UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 1 (satu), sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 43 tahun 1993 pasal 93 ayat 1 kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban dalam kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, korban luka berat dan korban luka ringan.

Tujuan penelitian ini menganalisis hubungan antara faktor pengemudi dan faktor lingkungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair. Suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban dalam kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, korban luka berat dan korban luka ringan.

METODE

Rancang bangun penelitian ini adalah penelitian *cross sectional*. Populasi penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Airlangga Surabaya program pendidikan S1 semester 2, 4, dan 6 tahun ajaran 2013/2014. Sampel dalam penelitian adalah Fakultas Kesehatan Masyarakat yang diperoleh dengan menggunakan teknik *cluster sampling*. Jumlah responden yang diperlukan ada sebanyak 183 responden, pengambilan sampel menggunakan *simple random sampling* dengan bantuan tabel acak.

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah jenis kelamin, tingkat pengetahuan, dan agen sosialisasi. Variabel terikatnya adalah kepatuhan mengendarai sepeda motor.

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara dengan responden dengan menggunakan kuesioner. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari instansi pendidikan perguruan tinggi yaitu Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga. Data yang diperoleh terkait daftar nama mahasiswa FKM Unair semester 2, 4, dan 6 dan data mengenai profil FKM Unair untuk kelengkapan data penelitian.

HASIL

Kasus kecelakaan yang dialami oleh mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga semester 2, 4 dan 6 selama tahun 2010–2012 mengalami peningkatan, berdasarkan hasil penelitian awal yang dilakukan didapatkan bahwa jumlah kecelakaan pada tahun 2010 ada sebanyak 13,8%, tahun 2011 ada sebanyak 24,2% dan tahun 2012 ada sebanyak 62%. Selain itu kasus pelanggaran lalu lintas juga mengalami peningkatan tahun 2010 kasus pelanggaran ada sebanyak 18,2%, tahun 2011 ada sebanyak 36,4%, tahun 2012 ada sebanyak 40,9% dan yang melakukan pelanggaran selama 3 tahun berturut-turut pada tahun 2010, 2011 dan 2012 ada sebanyak 4,5%. Macam-macam pelanggaran yang dilakukan oleh mahasiswa FKM Unair sebanyak 51,1% melanggar rambu lalu lintas.

Karakteristik responden sebagian besar responden berusia 20 tahun (42,1%) atau sebanyak 77 orang dan paling sedikit responden berusia 18 tahun, yaitu sebanyak 17 orang atau sebesar 9,3%. Sebagian besar responden berjenis kelamin perempuan, yaitu sebanyak 123 responden atau sebesar 67,2% dan responden yang berjenis kelamin laki-laki ada sebanyak 60 orang atau sebesar 32,8%.

Distribusi tingkat pengetahuan, peran agen sosialisasi dan prevalensi kepatuhan mengendarai sepeda motor

Mayoritas responden memiliki pengetahuan baik mengenai *safety riding*, yaitu sebanyak 171 responden atau sebesar 93,4%. Hanya ada 12 orang atau sebesar 6,6% yang memiliki pengetahuan cukup mengenai *Safety Riding* (keamanan berkendara). Lebih lengkapnya dapat dilihat pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Distribusi Tingkat Pengetahuan Responden pada Mahasiswa FKM Unair Tahun 2013

Tingkat Pengetahuan	Jumlah	Persentase
Baik	171	93,4
Cukup	12	6,6
Jumlah	183	100

Tabel 2. Distribusi Peran Agen Sosialisasi mengenai *Safety Riding* pada Mahasiswa FKM Unair Tahun 2013

Peran Agen Sosialisasi	Jumlah	Persentase
Berpengaruh	119	65
Tidak Berpengaruh	64	35
Jumlah	183	100

Tabel 3. Distribusi Tingkat Kepatuhan Responden terhadap poin *Safety Riding*

Tingkat Kepatuhan	Jumlah	Persentase
Patuh	8	4,4
Tidak Patuh	175	95,6
Jumlah	183	100

Mayoritas responden berpengaruh atau mendapatkan sosialisasi tentang salah satu dan atau semua poin *safety riding* dan mau mengaplikasikannya dalam kehidupan sehari-hari sebanyak 119 orang atau sebesar 35%. Alasan mereka dapat terpengaruh dan mau mengikuti terkait informasi yang didapatkan dari agen sosialisasi mayoritas adalah karena alasan keselamatan diri sendiri dan orang lain. Sedangkan untuk responden yang tidak mau atau belum melaksanakan hasil sosialisasi yang telah dididkannya, mereka memiliki alasan karena terkendala kondisi yang terlalu rumit untuk melengkapi kelengkapan berkendara.

Agen sosialisasi yang didapatkan oleh mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga semester 2, 4, dan 6 berasal dari orang tua, sekolah (SMA), perguruan tinggi, club otomotif, media elektronik (TV, radio, internet), media massa (Koran dan majalah) dan dari pihak kepolisian. Mayoritas responden mendapatkan sosialisasi dari sekolah (SMA) yaitu sebanyak 23,9%. Tema sosialisasi yang paling banyak diperoleh oleh responden adalah mengenai penggunaan helm SNI dan berbunyi klik serta

Tabel 4. Tabulasi Silang antara Jenis Kelamin dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor pada Mahasiswa FKM Unair Tahun 2013

Jenis Kelamin	Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor				Total	
	Tidak Patuh		Patuh		N	%
	N	%	N	%		
Laki-laki	57	95	3	5	60	100
Perempuan	118	95,9	5	4,1	1123	100

Tabel 5. Tabulasi Silang antara Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor pada Mahasiswa FKM Unair Tahun 2013

Tingkat Pengetahuan	Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor				Total	
	Tidak Patuh		Patuh		N	%
	N	%	N	%		
Cukup	12	100	0	0	12	100
Baik	163	95,3	8	4,7	1171	100

Tabel 6. Tabulasi Silang antara Peran Agen Sosialisasi dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor pada Mahasiswa FKM Unair Tahun 2013

Peran Agen Sosialisasi	Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor				Total	
	Tidak Patuh		Patuh		N	%
	N	%	N	%		
Tidak berpengaruh	60	93,8	4	6,2	64	100
Berpengaruh	115	96,6	4	3,4	1119	100

mengenai pentingnya memeriksa kelengkapan kendaraan (spion, lampu rem, lampu sein, lampu utama).

Prevalensi kepatuhan dalam mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013

Mayoritas responden tidak patuh terhadap keempat poin *safety riding*, yaitu sebanyak 175 responden atau sebesar 95,6%.

Hubungan antar variabel jenis kelamin, tingkat pengetahuan dan peran agen sosialisasi dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013.

Tabel 4 menunjukkan bahwa dari 60 responden yang berjenis kelamin laki-laki, yang memiliki perilaku patuh dalam mengendarai sepeda motor ada sebesar 5,0% dan yang memiliki perilaku tidak patuh ada sebesar 95,0%. Responden yang berjenis kelamin perempuan ada sebanyak 123 orang, yang memiliki perilaku patuh dalam mengendarai sepeda motor ada sebesar 4,1% dan yang memiliki perilaku tidak patuh ada sebesar 95,9%. Perbandingan persentase kepatuhan dalam mengendarai sepeda motor menurut jenis kelamin lebih banyak pada responden laki-laki.

Analisis statistik yang dilakukan dengan menggunakan uji Chi-square (tabel 2x2) diperoleh signifikansi $p = 0,718$ sehingga $p > \alpha (0,05)$. Hasil analisis statistik diambil kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013.

Tabel 5 menunjukkan bahwa dari 12 orang responden memiliki pengetahuan yang cukup sebanyak 100% berperilaku tidak patuh dalam mengendarai sepeda motor. Kelompok responden yang memiliki pengetahuan yang baik ada sebanyak 171 orang, sebanyak 95,3% berperilaku tidak patuh dan 4,7% berperilaku patuh dalam mengendarai sepeda motor. Mayoritas responden memiliki pengetahuan yang baik dan berperilaku tidak patuh terhadap poin *Safety Riding*.

Analisis statistik yang dilakukan dengan menggunakan uji Chi-square (tabel 2x2) diperoleh signifikansi $p = 1,000$ sehingga $p > \alpha (0,05)$. Hasil analisis statistik diambil kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013.

Tabel 6 menunjukkan bahwa dari 64 responden yang tidak berpengaruh terhadap peran agen sosialisasi ada sebanyak 93,8% tidak patuh dalam mengendarai sepeda motor dan sebanyak 6,2% responden patuh dalam mengendarai sepeda motor. Kelompok responden yang berpengaruh terhadap peran agen sosialisasi ada sebanyak 96,6% tidak patuh dalam mengendarai sepeda motor dan ada sebanyak 3,4% patuh dalam mengendarai sepeda motor. Mayoritas responden mendapat pengaruh terhadap peran agen sosialisasi terkait *Safety Riding* dan tidak patuh terhadap poin *Safety Riding* dalam mengendarai sepeda motor.

Analisis statistik yang dilakukan dengan menggunakan uji Chi-square (tabel 2x2) diperoleh signifikansi $p = 0,453$ sehingga $p > \alpha (0,05)$.

Hasil analisis statistik diambil kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara peran agen sosialisasi dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013.

PEMBAHASAN

Rata-rata usia responden adalah 20 tahun dan usia ini merupakan rentang usia yang wajar untuk mahasiswa semester 2,4 dan 6 program pendidikan regular sarjana. Responden dalam penelitian ini menurut Hurlock (1978) dalam Mansur (2009) termasuk dalam masa remaja lanjut yaitu usia 17-21 tahun, yang memiliki karakteristik idealis, ingin menjadi pusat perhatian, dan ingin menonjolkan diri. Menurut Ariwibowo (2013) umur memiliki pengaruh penting terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, orang yang berumur muda lebih sering terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan orang yang berumur lanjut atau lebih tua, sehingga karakteristik responden berdasarkan umur sudah tepat sasaran yakni pada responden muda (18-21 tahun) yang sering terlibat pada kecelakaan lalu lintas dan berisiko untuk melakukan pelanggaran lalu lintas.

Hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013. Menurut Yagil (2004) dalam Arumeswari (2009) pengendara laki-laki cenderung melakukan lebih banyak pelanggaran lalu lintas dibandingkan dengan perempuan, selain itu perempuan merasa memiliki kewajiban yang lebih untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Perbedaan tersebut karena perempuan lebih melihat peraturan lebih penting, dapat diterima dan beralasan untuk diterapkan daripada laki-laki. Namun objek penelitian mayoritas berjenis kelamin perempuan yang memiliki perbandingan 2:1 dengan responden laki-laki, dan mayoritas responden baik laki-laki maupun perempuan memiliki perilaku tidak patuh dalam menaati peraturan lalu lintas. Oleh karena itu, dengan adanya jumlah kepatuhan menurut jenis kelamin yang tidak merata antara laki-laki dan perempuan sehingga menghasilkan analisis tidak adanya hubungan antara jenis kelamin dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013.

Hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013. Hasil penelitian

ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Asdar (2013) tentang perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep, dari hasil penelitian tersebut didapatkan nilai $p = 0,18$ yang berarti tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep.

Namun hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) tentang hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik *Safety Riding Awareness* pada pengendara ojek sepeda motor di Kecamatan Banyumanik, dari hasil penelitian tersebut didapatkan nilai $p = 0,024$ yang berarti ada hubungan antara pengetahuan terhadap praktek *safety riding*. Penelitian lain seperti yang dilakukan oleh Rukfiati (2010) tentang hubungan umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga, dukungan teman kerja, dengan praktik *Safety Riding* pada karyawan Bisnis Development Representatif (BDR), didapatkan hasil penelitian ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik *Safety Riding* pada karyawan Bisnis Development Representatif (BDR).

Pengetahuan merupakan aspek penting dalam membentuk perilaku, diharapkan dengan pengetahuan yang baik maka perilaku juga akan baik. Namun pengetahuan yang baik tersebut tidak lantas dengan mudah diadopsi untuk berperilaku baik pula, hal ini disebabkan salah satunya karena faktor lingkungan. Faktor lingkungan salah satunya adalah faktor teman sebaya, kepribadian seorang anak sangat terpengaruh oleh teman sebayanya, walaupun ia memiliki pengetahuan yang baik namun seorang anak akan dengan mudah terpengaruh oleh sifat dan perilaku kelompoknya (Yusuf, 2002).

Menurut Dariyo (2004) dalam Sundari (2009) masa remaja merupakan masa di mana emosi sedang meluap-luap sehingga berdampak pada perilaku remaja yang cenderung melakukan tindakan yang melanggar norma, sehingga pengetahuan yang didupakannya tidak semena-mena langsung dapat diadopsi dalam perilakunya sehari-hari. Menurut Yusuf (2002) Keberhasilan individu dalam kehidupan dipengaruhi oleh faktor kematapan emosional atau yang sering disebut dengan kecerdasan emosional (*Emotional Intelligence*). Kematapan emosional menjadi penting karena kehidupan yang semakin kompleks yang dapat memberikan dampak yang buruk terhadap emosional individu. Menurut hasil survey yang dilakukan oleh Daniel Goleman dalam Yusuf (2002) menunjukkan bahwa ada

kecenderungan yang sama di seluruh dunia, yaitu generasi sekarang lebih banyak mengalami kesulitan emosional daripada generasi sebelumnya, mereka lebih kesepian, pemurung, lebih beringasan dan kurang menghargai sopan santun dan lebih agresif. Hanya ada 8 dari 183 responden yang berlaku patuh dalam berkendara sepeda motor. Mayoritas responden tidak patuh dalam hal lajur jalan, yakni ketentuan roda dua menggunakan lajur kiri yang sesuai dalam UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 108 ayat (1) yaitu dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri. Dan ayat (3) yaitu sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri. Selain tercantum dalam undang-undang hal ini juga diatur dalam program *Safety Riding* poin keempat yaitu Menggunakan lajur kiri bagi Mobil Penumpang Umum (MPU) dan kendaraan roda dua.

Hasil uji statistik menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara peran agen sosialisasi dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013. Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Asdar (2013) tentang perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep, dari hasil penelitian didapatkan nilai $p = 0,000$ yang artinya ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Dan penelitian yang dilakukan oleh Rukfiati (2010) tentang hubungan umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga, dukungan teman kerja, dengan praktik *Safety Riding* pada karyawan Bisnis Development Representatif (BDR), dari hasil penelitian menyatakan bahwa ada hubungan antara dukungan keluarga dan dukungan teman kerja dengan praktik *safety riding*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 119 orang (65%) mendapatkan sosialisasi dan mau menerapkannya dalam kehidupan sehari-hari. Mereka yang pernah mendapatkan sosialisasi dan tidak mau melakukannya karena alasan malas dan rumit dalam menggunakan perlengkapan sepeda motor. Hal ini mencerminkan bahwa responden memiliki pengetahuan yang baik dan mendapatkan sosialisasi mengenai *safety riding* namun belum secara sadar memahami maksud dan tujuannya sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan responden masih belum *aware* atau peduli terhadap tindak pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Proses sosialisasi seseorang sangat ditentukan oleh lingkungan sosial budaya yang bersangkutan. Sosialisasi sudah bisa didapatkan sejak kecil dari lingkungan keluarga, sehingga seseorang mampu menentukan mana yang baik dan buruk bagi dirinya. Proses sosial atau sosialisasi yang didapatkan sejak awal akan lebih baik, namun jika seseorang baru memperolehnya ketika telah melampaui masa atau tahapannya, hal ini mengakibatkan proses sosial tidak dapat berhasil dengan sempurna, atau hanya sebagian saja (Ratna, 2010). Seorang remaja yang mendapatkan sosialisasi tentang informasi berkendara yang aman di jalan belum tentu sepenuhnya mampu diadopsi dengan baik, karena pada tahap remaja seseorang memiliki cara berpikir yang kritis, sehingga apabila agen sosialisasi tidak dapat memahami cara berpikirnya maka akan timbul perilaku yang menyimpang (Mansur, 2009).

Pesan-pesan yang disampaikan oleh agen sosialisasi terkadang bersifat saling bertentangan, sehingga seseorang cenderung akan mengalami konflik pribadi karena diombang-ambingkan oleh agen sosialisasi yang bertentangan. Seorang anak sering berada pada masalah ini, di mana ia harus memilih antara menaati orang tua atau mengikuti teman, dan pilihan yang diambilnya akan bertentangan dengan salah satu agen sosialisasi (Sunarto, 1993). Menurut penelitian yang dilakukan oleh Sundari (2009) pemberian informasi yang kurang mendalam mengenai aturan lalu lintas pada masyarakat yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas menyebabkan risiko terjadinya pelanggaran saat berkendara cukup tinggi dan berdampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Menurut Azwar (2008) dalam Sundari (2009) Proses sosial atau sosialisasi dapat tersebar melalui agen sosialisasi, keberadaan agen sosialisasi atau keberadaan orang lain merupakan komponen yang sangat penting dalam mempengaruhi sikap seseorang. Seseorang yang dianggap penting yaitu yang mampu diharapkan persetujuannya bagi setiap gerak tingkah laku kita ataupun seseorang yang tidak ingin kita kecewakan dan memiliki arti khusus akan banyak mempengaruhi terhadap pembentukan sikap kita. Orang yang dianggap penting yang mampu menjadi agen sosialisasi diantaranya adalah keluarga, teman, guru, orang yang memiliki status lebih tinggi dan lainnya. Informasi mengenai kepatuhan berkendara atau tentang *Safety Riding* yang didapatkan responden paling banyak diperoleh dari sekolah yaitu sebanyak

23,9%. Sekolah merupakan lembaga sosialisasi yang sangat penting dalam mengembangkan kepribadian seseorang baik dalam cara berpikir, bersikap maupun cara berperilaku (Yusuf, 2002). Responden mendapatkan sosialisasi mengenai *safety riding* ketika ada pembuatan SIM kolektif di sekolahnya.

Agen sosialisasi lain yang didapatkan oleh responden adalah melalui media massa baik media cetak (koran, majalah) yaitu sebanyak 13,7% ataupun media elektronik (TV, radio, internet) sebanyak 20%. Media cetak dan media elektronik merupakan alat komunikasi yang dapat menjangkau sejumlah besar orang. Media massa ini diidentifikasi sebagai suatu agen sosialisasi yang berpengaruh terhadap perilaku masyarakat. Peningkatan frekuensi penyampaian pesan kepada masyarakat membuat media massa merupakan agen sosialisasi yang penting. Pesan yang disampaikan dalam media elektronik dapat mengarahkan masyarakat ke arah perilaku positif ataupun negatif. Kesadaran para tokoh akan pentingnya media massa bagi sosialisasi telah mendorong mereka untuk memanfaatkan media massa sebagai alat penyampaian informasi, seperti sosialisasi penggunaan helm SNI dan berbunyi klik (Sunarto, 1993).

Peran orang tua sebagai agen sosialisasi yang paling penting ternyata hanya diperoleh responden sebanyak 10,7%, padahal orang tua atau keluarga merupakan lembaga pertama yang dapat memenuhi kebutuhan hidup seseorang (Yusuf, 2002). Keluarga merupakan agen sosialisasi yang pertama dan sangat penting karena menentukan sikap dan perilaku seseorang kelak. Perilaku anak akan mengikuti apa yang dilakukan oleh orang tuanya, sehingga apabila proses sosialisasi berlangsung lambat maka proses itu akan gagal, artinya seseorang yang tidak mendapatkan contoh untuk patuh dalam berkendara seperti misalnya selalu menggunakan helm SNI dan berbunyi klik saat akan bepergian maka dewasa nya ia akan sulit menerima bahwa perilaku penggunaan helm SNI dan berbunyi klik tersebut penting untuk ditaati (Sunarto, 1993). Berkurangnya peran orang tua sebagai agen sosialisasi pada responden salah satunya dikarenakan pada usia remaja seperti mereka peran orang tua mulai berkurang, karena remaja sudah masuk dalam kelompok teman sebayanya dalam rangka mencapai perkembangan kemandiriannya (Yusuf, 2002).

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kesimpulan yang didapat dari penelitian ini adalah sebagian besar responden adalah berjenis kelamin perempuan (67,2%) dan mayoritas responden berusia 20 tahun (42,1%), memiliki tingkat pengetahuan baik (93,4%) mengenai kepatuhan mengendarai sepeda motor, tidak patuh terhadap poin *Safety Riding* (95,6%). Peran agen sosialisasi mengenai *safety riding* memiliki pengaruh terhadap 119 orang atau sebesar 65%. Jenis kelamin tidak berhubungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013 ($p = 0,718$). Tingkat pengetahuan tidak berhubungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013 ($p = 1,000$). Peran agen sosialisasi tidak berhubungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013 ($p = 0,453$).

Saran

Saran yang dapat diajukan antara lain bagi Mahasiswa FKM Unair perlu meningkatkan kesadaran dalam berkendara yang aman untuk meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas. Bagi Fakultas, sebaiknya mengadakan sosialisasi dan praktek *safety riding* secara rutin dan bekerja sama dengan pihak satuan lalu lintas. Orang tua sebaiknya melakukan pengawasan, memberikan dukungan dan memberikan teguran terkait cara berkendara sepeda motor dengan aman (*safety riding*). Perlu dilakukan penelitian selanjutnya yang lebih spesifik dan mendalam mengenai faktor yang berhubungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa. Faktor yang perlu digali lebih mendalam adalah pengetahuan, sebaiknya pertanyaan yang digunakan lebih spesifik. Selain itu juga perlu diteliti mengenai sikap pengemudi dalam berkendara. Penelitian selanjutnya sebaiknya menggunakan sasaran populasi yang lebih luas, yaitu tingkat universitas sehingga dapat menambah jumlah sampel selain itu sebaiknya paparan dan *outcome* memiliki prevalensi yang tinggi sehingga cukup untuk proses analisis.

REFERENSI

- Ariwibowo, R. 2013. *Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik*. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm/article/download/1566/1564> (sitasi tanggal 5 Juni 2013).
- Arumeswari P.F, Rindang. & Bhinnety, Magda. 2009. *Hubungan antara Persepsi Iklim Keselamatan dengan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kampus UGM*. http://lib.ugm.ac.id/digitasi/upload/2669_MU.11090015.pdf (sitasi tanggal 19 Juni 2013).
- Asdar, M., dkk. 2013. *Perilaku Safety Riding pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep*. http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/4246/MUHAMMAD%20ASDAR_K11109367.pdf?sequence=1 (sitasi tanggal 5 juni 2013).
- Badan Intelijen Negara. 2012. *Kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh terbesar ketiga*. <http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga> (sitasi 25 Maret 2013).
- BPS. 2012. *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2010*. http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id_subyek=17¬ab=12 (sitasi tanggal 4 Januari 2013).
- Depkes RI. 2008. *Riset Kesehatan Dasar 2007*. Jakarta: Depkes RI.
- Ditjen PP dan PL. 2011. *Modul Penemuan dan Tata laksana Korban Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*.
- Mansur, H. 2009. *Psikologi Ibu dan Anak untuk Kebidanan*. Jakarta: Salemba Medika.
- Polwiltabes Surabaya. 2006. *Implementasi Program "Safety Riding" dalam Rangka Menekan Angka Kecelakaan di Wilayah Polwiltabes Surabaya*.
- Ratna, W. 2010. *Sosiologi dan Antropologi Kesehatan (dalam Perspektif Ilmu Keperawatan)*. Yogyakarta: Pustaka Rihama.
- Rukfiati, D.A., 2010. *Hubungan Umur, Pengetahuan, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja, dengan Praktik Safety Riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR)*. <http://pilnas.ristek.go.id/karya/index.php/record/view/83751> (sitasi tanggal 5 Juni 2013).
- Sunarto, K. 1993. *Pengantar Sosiologi*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI.
- Sundari, P.N. 2009. *Perilaku pengendara sepeda motor pada remaja terhadap risiko kecelakaan lalu lintas*. *Buletin Penelitian RSUD Dr. Soetomo*. 11: 4.
- Tondok, M.S., dkk. 2013. *Intensi Kepatuhan Menggunakan Helm Pada Pengendara Sepeda Motor: Aplikasi Teori Perilaku Terencana*. http://share.pdfonline.com/5fda1de197054bc5b6e122acda899291/Naskah%20Publikasi_Jurnal%20sains.pdf (sitasi tanggal 4 Juni 2013).
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sekretariat Negara RI. Jakarta.
- Yusuf, S. 2002. *Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.