



Analisis Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara

Ivanda Yanuar Achmad

Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

Sams Fredly Hutabarat

Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

Muhammad Rifqi Naufallana

Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

Nabila Khafifah

Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

Denny Oktavina Radianto

Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

Alamat: Jl. Teknik Kimia, Kampus ITS, Keputih Sukolilo. Surabaya 60111

Korespondensi penulis: ivandayanuar@student.ppons.ac.id

Abstract. *The number of traffic accidents continues to increase every year as a result of increasing traffic density caused by increased mobility in the modern era. Safety riding can be an effort to reduce accidents. This research aims to analyze the factors that influence driving behavior. This research found that there are several factors that influence safe riding, including: behavioral factors, knowledge, attitude, motivation, driving period and vehicle condition.*

Keywords: *Analysis, Factors, Safe Riding.*

Abstrak. Angka kecelakaan lalu lintas terus meningkat setiap tahun sebagai akibat dari peningkatan kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh peningkatan mobilitas di era modern. *Safety riding* dapat menjadi salah satu upaya untuk mengurangi kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara. Penelitian ini mendapatkan hasil terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi *safety riding*, antara lain: faktor perilaku, pengetahuan, sikap, motivasi, masa berkendara, dan kondisi kendaraan.

Kata kunci: Aman Berkendara, Analisis, Faktor

LATAR BELAKANG

Angka kecelakaan lalu lintas terus meningkat setiap tahun sebagai akibat dari peningkatan kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh peningkatan mobilitas di era modern. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas tidak hanya menyebabkan kematian, tetapi juga menyebabkan cedera. Hasil Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas) tahun 2018 menunjukkan bahwa proporsi penyebab cedera akibat kecelakaan lalu lintas ketika sedang mengendarai sepeda motor adalah 72,7%. Proporsi penggunaan helm saat mengendarai atau membonceng sepeda motor adalah

33,7%, yang selalu menggunakan sebesar 42,4%, yang kadang-kadang menggunakan sebesar 23,9%, dan yang tidak menggunakan sebesar 11,9%. Jumlah cedera kepala yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas masih tinggi.

Dalam Global Status Report on Road Safety tahun 2018, WHO menyatakan bahwa terdapat sekitar 1,35 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Jumlah ini meningkat rata-rata 3,30 persen per tahun dari tahun 2014 hingga 2018. Menurut paparan Global Report on Road Safety tahun 2015, Indonesia menduduki peringkat ketiga tertinggi di Asia untuk jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas, di belakang Tiongkok dan India.

Indonesia adalah negara berkembang yang termasuk dalam lima negara dengan populasi terbesar di dunia. Jawa Tengah menduduki peringkat ketiga untuk jumlah kecelakaan terbanyak di Indonesia pada tahun 2017, dan naik ke peringkat kedua pada tahun 2019, hanya kalah dari Jawa Timur. Dari 2017 hingga 2018, jumlah kecelakaan lalu lintas di Semarang, ibu kota provinsi Jawa Tengah, meningkat. Dalam 1335 kasus kecelakaan lalu lintas, sepeda motor adalah kendaraan yang paling sering terlibat, menurut data Satlantas Polrestabes Kota Semarang

Sangat banyak variabel yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas di darat. Mulai dari faktor pengemudi, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan, kelalaian manusia adalah penyebab terbesar kecelakaan. Banyak kendaraan di jalan terkadang tidak diikuti dengan kesadaran pengguna jalan untuk mematuhi rambu lalu lintas atau menghormati sesama pengguna jalan. Ketidaksiplinan pengguna jalan ini tentu dapat membahayakan pengguna jalan lain.

Menurut Ghozali et al. (2019), safety riding dapat didefinisikan sebagai cara berkendara yang aman dan nyaman bagi pengendara dan orang lain. Istilah "safety riding" mengacu pada perilaku berkendara yang idealnya memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi pengendara dan orang lain. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang selanjutnya disingkat KLLAJ, adalah keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Berdasarkan banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas, penulis kemudian ingin menganalisis upaya apa saja yang perlu dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut. *Safety riding* dapat menjadi salah satu upaya untuk mengurangi kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara.

KAJIAN TEORITIS

Safety Riding

Keselamatan atau safety riding merupakan suatu hal yang penting karena pada penggunaan jalan raya pengguna tidak hanya terbatas pada kendaraan bermotor namun juga pengguna jalan lainnya seperti pejalan kaki dan pengguna sepeda, Safety riding merupakan suatu upaya yang dilakukan pengendara untuk memperkecil kemungkinan terjadinya celaka dan memperbesar tingkat keamanan dalam berkendara. Safety riding adalah suatu bentuk perilaku pengendara yang memperhatikan aspek keselamatan dengan tujuan tidak celaka dalam berlalu lintas. Secara umum safety riding merupakan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara. Safety riding didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara menurut (Ari Wibowo, 2013).

Perilaku Aman Berkendara

Perilaku aman sebelum berkendara atau persiapan penting untuk diperhatikan oleh setiap pengendara hal ini di sebabkan karena dengan memperhatikan serta menyiapkan segala sesuatu

sebelum berkendara dapat meminimalisir kemungkinan hal-hal yang tidak di inginkan. Berikut ini ketentuan hukum untuk pengendara sepeda motor berdasarkan UU No. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan:

1. Setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki surat izin mengemudi (SIM) untuk sepeda motor yang mampu mengemudikan kendaraannya sengan sejajar
2. Pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki
3. Mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan
4. Sepeda motor diperuntukan untuk 2 (dua) orang
5. Sepeda motor yang digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan
6. Pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm yang di rekomendasikan keselamatannya dan terpasang dengan benar

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian sekunder dengan desain ulasan literatur. Tujuan ulasan literatur adalah untuk memeriksa hasil penelitian orang lain dan membuat perbandingan atau persamaan antara hasil penelitian tersebut. Kalimat kunci: Faktor yang mempengaruhi aman berkendara. Informasi ini diperoleh dari jurnal yang sah dan relevan. Jurnal yang telah diperoleh kemudian dikaji lebih lanjut untuk mempermudah pemilihan dengan melihat kata kunci dan abstrak. Selanjutnya, jurnal dikelompokkan berdasarkan kriteria penelitian. Studi ini hanya melihat faktor yang mempengaruhi aman berkendara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perilaku Safety Riding

Perilaku keselamatan berkendara yang berkaitan dengan APD saat berkendara. Menurut penelitian Wulandari et al. (2017) seratus persen responden menggunakan helm SNI, sementara 64,8 persen tidak menggunakan masker atau sarung tangan saat berkendara. Penggunaan masker dan sarung tangan melindungi pengendara dari polusi udara, melindungi mereka dari gangguan pernapasan dan infeksi saluran pernapasan seperti ISPA, dan melindungi tangan mereka.

Penelitian Wulandari et al. (2017) menunjukkan bahwa 40,7 persen tidak melakukan servis rutin sesuai jadwal dan 27,8 persen tidak mengganti oli secara rutin. Perilaku setelah berkendara juga mencakup penggantian oli sesuai ketentuan yang tercantum dalam buku pedoman atau manual panduan yang berasal dari perusahaan sepeda motor. Servis rutin dilakukan untuk menjaga kendaraan dalam kondisi baik dan untuk menemukan komponen yang tidak berfungsi sehingga tidak membahayakan saat digunakan. Semakin jauh jarak tempuh sepeda motor, penggantian oli harus dilakukan lebih sering.

Pengetahuan Safety Riding

Pengetahuan berasal dari penginderaan terhadap sesuatu, seperti melalui pengelihatian, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Intensitas pengetahuan seseorang berbeda-beda, dan biasanya dibagi menjadi enam tingkatan: tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis, dan evaluasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa 57,4% responden tidak tahu cara berkendara aman, dan 42,6% tahu cara berkendara aman. Hasil tabulasi silang menunjukkan bahwa responden yang tidak tahu cara berkendara aman lebih sedikit daripada mereka yang tahu cara berkendara aman sebesar 54,8%. Studi sebelumnya oleh Melisa Arini pada tahun 2013 menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan antara pengetahuan yang dimiliki pengendara ojek sepeda motor dan perilaku selamat berkendara. Penemuan penelitian ini mendukung temuan ini. Ada hubungan

antara pengetahuan dan perilaku safety riding ini karena semakin banyak pengetahuan yang dimiliki seseorang, semakin positif perilakunya. Dalam proses membuat keputusan tentang apa yang harus dilakukan, pengetahuan bermanfaat; semakin banyak pengetahuan yang dimiliki seseorang, semakin bijak mereka dalam mengambil tindakan.

Sikap *Safety Riding*

Sikap adalah reaksi atau tindakan seseorang yang tetap tertutup terhadap suatu objek atau stimulus. Tidak seperti tindakan atau aktifitas, perspektif adalah kecenderungan untuk melakukan sesuatu. Menurut penelitian Wulandari et al. (2017), yang dilakukan pada kurir pos PT Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang, 51,9% responden menyatakan sikap positif terhadap safety riding, sementara 48,1% menyatakan sikap negatif. Sebagian besar responden menjawab pernyataan sikap positif, yaitu setuju dan sangat setuju, sementara pernyataan sikap negatif, sebagian besar menjawab dengan pernyataan sikap negatif, yaitu tidak setuju dan sangat tidak setuju.

Hasil tabulasi silang menunjukkan bahwa ada lebih banyak responden dengan perilaku riding yang tidak aman yang memiliki sikap negatif terhadap riding yang aman sebesar 61,5% dibandingkan dengan responden yang memiliki sikap positif terhadap riding yang aman sebesar 25,0%. Ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dan perilaku riding yang aman. Ini ditunjukkan oleh uji chi square pada sikap dan perilaku riding yang aman. Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Melisa Arini pada tahun 2013 menemukan bahwa ada hubungan signifikan antara sikap pengendara ojek dan perilaku safety riding. Karena sikap adalah salah satu elemen yang dapat memengaruhi kecenderungan tindakan (*tend to behave*), ada hubungan antara sikap dan perilaku berkendara aman. Seseorang dapat mengubah sikapnya saat berkendara aman.

Motivasi *Safe Riding*

Setiap orang memiliki motivasi dalam lima tingkatan: kebutuhan fisiologis (kebutuhan fisiologis), kebutuhan keamanan (kebutuhan keamanan), kebutuhan akan kasih sayang (kebutuhan kasih sayang), kebutuhan akan penghargaan dan penghargaan (kebutuhan penghargaan), dan kebutuhan akan aktualitas diri. Memenuhi kebutuhan keselamatan berkendara dapat dicapai melalui motivasi berperilaku aman saat berkendara.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa setengah dari responden memiliki insentif baik dan buruk terhadap perilaku berkendara aman. Hasil tabulasi silang menunjukkan bahwa responden yang memiliki insentif buruk terhadap berkendara aman lebih sedikit daripada responden yang memiliki insentif baik sebesar 18,5%. Terdapat hubungan antara motivasi dan perilaku safety riding, menurut hasil uji chi square. Ini mendukung penelitian sebelumnya oleh Perwitta Sari (2015), yang menemukan bahwa ada hubungan signifikan antara perilaku disiplin dalam berlalu lintas dan motivasi untuk berkendara aman pada pengguna sepeda motor di Karanganyar. Ada hubungan antara motivasi dan perilaku berkendara aman karena seseorang yang memiliki motivasi tinggi untuk berkendara dengan aman akan berperilaku atau mengambil tindakan yang cenderung memenuhi kebutuhannya akan rasa keselamatan dengan berperilaku aman, yang dikenal sebagai berkendara aman. Motivasi untuk berkendara dengan aman berasal dari dorongan dalam diri seseorang untuk menjamin bahwa dia berada dalam keadaan aman.

Hasil penelitian Wulandari (2017) menunjukkan bahwa sebagian besar responden sangat termotivasi untuk mempertahankan keselamatan saat bekerja mengantarkan barang dan surat. Ini dapat dilihat dari keinginan mereka untuk menggunakan helm, mematuhi rambu, dan memeriksa kondisi kendaraan mereka karena mereka menyadari pentingnya menjaga keselamatan saat berkendara.

Masa Berkendara

Masa berkendara merupakan lamanya kerja sebagai kurir di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang dari awal hingga saat penelitian ini dilakukan. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa kurir pos memiliki masa kerja pada 1-10 tahun yaitu sebesar 43 orang (79,6%) dan yang memiliki masa kerja 11-20 tahun sebesar 11 orang (20,4%). Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki masa berkendara 11-20 tahun sebesar 45,5% dibandingkan dengan responden yang memiliki masa berkendara 1-10 tahun sebesar 41,9%. Berdasarkan uji *chi square* pada masa berkendara dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dan perilaku *safety riding*.

Hal ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurtanti tahun 2002 yang menyebutkan bahwa proporsi pengendara yang berperilaku tidak aman akan menurun seiring bertambahnya pengalaman atau masa kerja. Tidak adanya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* mungkin diakibatkan karena adanya perbedaan tingkat pengetahuan, keterampilan dan kesadaran kurir pos antara yang memiliki masa kerja 10-20 tahun dengan masa kerja 1-10 tahun.

Kondisi Kendaraan

Kondisi kendaraan yang laik jalan sesuai dengan yang tercantum pada pasal 285 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. *Safety riding* menjelaskan bahwa pentingnya kondisi kendaraan yang dipersiapkan sebelum berkendara. Penerapan *safety riding* pada kondisi kendaraan antara lain pengecekan rem, ban, instrumen lampu, dan kaca spion.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui sebesar 54,7% responden memiliki kondisi kendaraan yang sesuai standar dan sebesar 42,6% memiliki kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar. Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar sebesar 56,5%. Dibanding dengan responden yang memiliki kendaraan sesuai standar sebesar 32,3%. Berdasarkan uji *chi square* pada kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding*.

KESIMPULAN DAN SARAN

Keselamatan atau *safety riding* merupakan suatu hal yang penting karena pada penggunaan jalan raya pengguna tidak hanya terbatas pada kendaraan bermotor namun juga pengguna jalan lainnya seperti pejalan kaki dan pengguna sepeda. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi *safety riding*, antara lain: faktor perilaku, pengetahuan, sikap, motivasi, masa berkendara, dan kondisi kendaraan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Bagian ini disediakan bagi penulis untuk menyampaikan ucapan terima kasih, baik kepada pihak penyandang dana penelitian, pendukung fasilitas, atau bantuan ulasan naskah. Bagian ini juga dapat digunakan untuk memberikan pernyataan atau penjelasan, apabila artikel ini merupakan bagian dari skripsi/tesis/disertasi/makalah konferensi/hasil penelitian.

DAFTAR REFERENSI

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. 2009.
- Melisa, Arini. Analisis Faktor- faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara Pada Pengendara Ojek di Universitas Indonesia. Depok : Universitas Indonesia. 2013.
- Ghozali, M. Lathoif., M. Helmi Umam, FY. Iwanebel, Sulanam AMN. Fiqih Lalu Lintas (Tuntunan Islam dalam Berkendara Secara Aman). 2019;
- Hafizha, N. A. N. (2023). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding Behavior) pada Pelajar SMA di Surabaya (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- Aeni, A. N., Effendi, L., Fauziah, M., & Herdiansyah, D. (2021). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 1(2), 191-204.
- Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di Pt. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5(5), 346-355.