

**FAKTOR RISIKO KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS  
DI SMA NEGERI 2 KABUPATEN SIDRAP***Risk Factors For Traffic Accidents At Public Senior High Schools Two Sidrap Regency***Reza Ratna Sari Hafid, Henni Kumaladewi Hengky\*, Arfianty, Herlina Muin**

Universitas Muhammadiyah Parepare

\*heni02\_epidUH@yahoo.com

**ABSTRACT**

Traffic accidents are a leading cause of death and injury and a growing public health problem worldwide, causing more than 1.2 million deaths worldwide each year. With the progress of modernization and the increasing density of the transportation system, the number of traffic accidents is increasing, especially among high school students. This study aims to analyze the risk factors for traffic accidents in students of SMAN 2 Sidrap Regency in 2022. The study was conducted from January to June 2022 at SMA Negeri 2 Sidrap Regency. The method used is an analytical method with a quantitative approach to cross sectional design. The sample is 91 students and the sampling method used is purposive sampling. The collected data were analyzed using univariate and bivariate analysis (chi-square test). The results of this study, factors related to the incidence of traffic accidents in SMAN 2 Sidrap students are driving behavior ( $p = 0.000$ ) and rainy conditions ( $p=0.000$ ). While the factors that have no relationship with the incidence of accidents in SMAN 2 Sidrap students are knowledge ( $p=0.619$ ), fatigue ( $p=0.264$ ), and vehicle conditions ( $p=0.374$ ). Recommended for students to maximize safe driving behavior by reading, attending seminars, and training.

**Keywords:** Accident risk, human factors, environmental factors, vehicle factor

**ABSTRAK**

Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian dan cedera dan masalah kesehatan masyarakat yang berkembang di seluruh dunia, menyebabkan lebih dari 1,2 juta kematian di seluruh dunia setiap tahun. Dengan kemajuan modernisasi dan meningkatnya kepadatan sistem transportasi, jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat, terutama di kalangan siswa sekolah menengah atas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor risiko kecelakaan lalu lintas pada siswa SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022. Penelitian dilaksanakan pada bulan Januari sampai Juni 2022 di SMA Negeri 2 Kabupaten Sidrap. Metode yang digunakan adalah metode analitik dengan pendekatan kuantitatif desain *cross sectional*. Besar sampel adalah 91 siswa dan metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*. Data yang terkumpul dianalisis menggunakan analisis univariat dan bivariat (uji chi-square). Hasil penelitian ini, faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMAN 2 Sidrap adalah perilaku berkendara ( $p=0,000$ ) dan kondisi hujan ( $p=0,000$ ). Sedangkan faktor yang tidak ada hubungan dengan kejadian kecelakaan pada siswa SMAN 2 Sidrap adalah pengetahuan ( $p=0,619$ ), kelelahan ( $p=0,264$ ), dan kondisi kendaraan ( $p=0,374$ ). Disarankan kepada pelajar untuk memaksimalkan perilaku berkendara yang aman dengan membaca, menghadiri seminar, dan pelatihan.

**Kata kunci :** Risiko kecelakaan, faktor manusia, faktor lingkungan, faktor kendaraan

**PENDAHULUAN**

Kecelakaan lalu lintas jalan merupakan tantangan kesehatan masyarakat utama yang belum mendapat banyak perhatian sejauh ini, tetapi tindakan segera diperlukan untuk mencegahnya. Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan hilangnya harta benda, cacat sementara hingga tetap, dan hilangnya nyawa (Suyanto and Nurani, 2019).

Menurut laporan Organisasi Kesehatan Dunia 2018 tentang keadaan keselamatan jalan global, 1,2 juta orang meninggal setiap tahun dalam kecelakaan di jalan dan 50 juta terluka parah (WHO, 2018). Dari jumlah ini, 90% kematian dunia terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah, di mana kendaraan hanya mewakili 54% dari kendaraan terdaftar di dunia. Korban meninggal dunia adalah pejalan kaki, pengendara sepeda, pengendara sepeda motor dan pengguna jalan rentan lainnya. Tanpa tindakan, diperkirakan pada tahun 2030, kecelakaan di jalan akan meningkat menjadi 25 juta orang dan akan menjadi penyebab utama

tujuh kematian. (Setyowati, Firdaus and Rohmah, 2018).

Menurut Kementerian Perhubungan (2017) menyatakan bahwa di Indonesia rata-rata kecelakaan lalu lintas mengakibatkan korban meninggal dunia mencapai 2-3 jiwa per jam dan sebagian besar kasus terjadi pada pengendara bermotor (Buntara, 2019).

Menurut data Badan Pusat Statistik tahun 2016 banyaknya jumlah kecelakaan di Sulawesi Selatan yaitu 4.834 dengan korban meninggal sebanyak 1.163 jiwa, korban yang mengalami luka berat sebanyak 811 orang dan jumlah korban yang mengalami luka ringan sebanyak 5.446, dan kerugian materi sebesar 13.399.270 rupiah.

Angka kasus kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sidrap, Sulawesi Selatan tahun 2020 sebanyak 198 kasus. Menurut Kapolres Sidrap, mengatakan jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan sebanyak 43 orang, luka berat sebanyak 11 orang, dan yang mengalami luka ringan sebanyak 260 orang, dan mengakibatkan kerugian materi sebesar 775 juta rupiah.

Penelitian Taroreh (2019) mengatakan bahwa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan sebesar 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%.

Kasus kecelakaan lalu lintas di kalangan anak muda masih cukup tinggi. Berdasarkan data kasus kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sidrap tahun 2021, faktor usia pengendara sangat berperan dalam menyumbang angka kecelakaan yaitu pelajar. Dilihat dari jenjang pendidikan, siswa sekolah menengah atas (SMA) adalah pelaku yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas yakni 138 kasus.

SMA Negeri 2 merupakan salah satu sekolah di Kabupaten Sidrap dengan jumlah siswa aktif pada tahun ajaran 2021/2022 mencapai 1036 siswa. Berdasarkan pengamatan awal yang dilakukan didapatkan jumlah siswa yang mengendarai sepeda motor mencapai lebih dari 67% dari total siswa aktif. Seringkali siswa pergi ke sekolah dengan tidak menggunakan helm karena mengendarai jarak dekat, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi karena terlambat, hingga melawan arus agar mempersingkat waktu. Padahal jalanan memiliki risiko bahaya yang cukup mengancam keselamatan nyawa pengendara.

Sebuah studi oleh Rakhmani (2013) menemukan bahwa remaja menganggap diri mereka cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalan, tetapi pengetahuan mengemudi yang buruk sering menyebabkan kematian (Setyowati, Firdaus and Rohmah, 2018). Karena pengetahuan dan pengalaman berkendara masih baru bagi mereka. Kurangnya pengetahuan dan pengalaman ini dapat membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi berbahaya dan lebih mungkin menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Tujuan dalam penelitian ini untuk menganalisis faktor risiko kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa di SMAN 2 Kabupaten Sidrap tahun 2022.

## METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah analitik pendekatan penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Rancangan penelitian yang digunakan adalah *cross sectional study*, sebab untuk mempelajari

hubungan faktor risiko (pengetahuan, perilaku berkendara, kelelahan, kondisi kendaraan, kondisi hujan) dengan akibat atau efek (kecelakaan lalu lintas) dimana pengamatan dan pengumpulan data dilakukan secara serentak dalam satu titik waktu pada subjek penelitian.

Penelitian ini dilakukan di SMA Negeri 2 kecamatan Maritengngae kabupaten Sidrap. Waktu penelitian dilaksanakan pada bulan Januari – Juni 2022

Teknik pengambilan sampel yang digunakan yaitu *purposive sampling*. Alasan digunakannya teknik *purposive sampling* karena peneliti hanya bisa menggunakan dua kelas yaitu kelas X dan XI, pada saat itu juga peneliti hanya diberi kesempatan meneliti dalam waktu yang singkat, karena Kepala Sekolah tidak ingin kelas XII terganggu selama persiapan Ujian Sekolah. Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai peneliti, sehingga peneliti merasa kelas X dan kelas XI mampu mewakili karakteristik populasi yang diinginkan.

Kriteria inklusi pada penelitian ini adalah pengendara sepeda motor aktif baik di lingkungan sekolah dan/atau di lingkungan rumah, dan bersedia dan mempunyai waktu serta kesempatan menjadi responden. Kriteria eksklusi dalam penelitian yaitu tidak bersedia dan tidak mempunyai kesempatan menjadi responden, dan dalam keadaan sakit yang membuat tidak dapat melakukan pengisian kuesioner. Dalam penelitian ini, penentuan besar sampel menggunakan rumus slovin ( $d=0,1$ ).

Alat instrumen dalam penelitian ini adalah kuesioner, kuesioner MRBQ (*Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire*), kuesioner CFS (*Chalder Fatigue Scale*), alat tulis, dan *handphone*.

Data primer yang diperoleh langsung dari keterangan responden melalui pengisian kuesioner, dan observasi yang dilakukan di sekolah SMAN 2 Sidrap. Data sekunder dalam penelitian ini yaitu data yang diperoleh dari beragam pustaka seperti buku, jurnal artikel terdahulu yang terkait sebagai tinjauan pustaka untuk menganalisis lebih dalam penelitian ini, selain itu data juga yang diperoleh dari sekolah SMAN 2 Sidrap dan data diperoleh dari Polres kabupaten Sidrap.

Sebelum penyebaran kuesioner, peneliti telah meminta persetujuan calon responden untuk menandatangani surat

pernyataan kesediaan menjadi responden. Proses yang dilakukan setelah pengumpulan data adalah pengolahan dan analisis data dilakukan dengan pemeriksaan kelengkapan isi kuesioner untuk memastikan semua pertanyaan telah dijawab oleh responden, kemudian memberikan kode terhadap jawaban yang ada pada kuesioner, lalu penyusunan data atau pengelompokan data dengan tujuan agar lebih mudah dalam penjumlahan proses memasukan data yakni berupa jawaban dari masing-masing responden dalam bentuk kode ke dalam program atau *software* komputer. setelah data dimasukkan dan telah di cek kembali apabila ada kesalahan-kesalahan, kemudian dilakukan proses *cleaning*.

Analisis data dilakukan dengan cara analisis univariat dan analisis bivariat. Analisis univariat yaitu analisis yang digunakan untuk mendeskripsikan distribusi satu variabel penelitian dan uji perbedaan antara data yang diteliti dengan hipotesis peneliti. Analisis bivariat adalah analisis yang dilakukan untuk mengetahui hubungan pengetahuan, perilaku berkendara, kelelahan, kondisi kendaraan, dan kondisi hujan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Teknik pengolahan dan analisis data dilakukan dengan uji *chi square* dengan menggunakan program SPSS versi 21.0, dengan tingkat kemaknaan ( $\alpha$ )=0.05.

## HASIL

Berdasarkan distribusi karakteristik responden menunjukkan bahwa kelompok umur paling banyak adalah umur 16 tahun dengan jumlah 46 orang (50,5%) sedangkan kelompok umur paling sedikit yaitu umur 14 tahun sebanyak 4 orang (4,4%). Jenis kelamin perempuan lebih banyak yaitu 46 orang (50,5%) sedangkan jenis kelamin untuk laki-laki sebanyak 45 orang (49,5%). Kelas yang paling banyak yaitu kelas X dengan jumlah responden 61 orang (67,0%) dan kelas yang paling sedikit adalah kelas XI sebanyak 30 orang (33,0%). Kepemilikan SIM tertinggi adalah responden yang tidak memiliki SIM dengan jumlah 89 orang (97,8%) sedangkan responden yang memiliki SIM yaitu sebanyak 2 orang (2,2%)

Berdasarkan riwayat kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 57 orang (62,6%) sedangkan responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 34 orang

(37,4%). Jumlah kecelakaan yang paling banyak dialami responden sebanyak 1 kali yaitu 22 orang (24,2%) dan jumlah kecelakaan yang paling sedikit dialami sebanyak 3 kali yaitu 4 orang (4,4%). Luka yang dialami responden paling banyak yaitu luka lecet dengan jumlah 49 orang (53,8%) dan luka yang paling sedikit dialami yaitu pendarahan/kegagalan organ dalam dengan jumlah 1 orang (1,1%).

Berdasarkan tingkat pengetahuan responden menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan yang paling banyak yaitu pengetahuan baik dengan jumlah 59 orang (64,8%) sedangkan paling sedikit yaitu pengetahuan kurang dengan jumlah 1 orang (1,1%).

Berdasarkan perilaku berkendara menunjukkan bahwa perilaku berkendara responden yang paling banyak yaitu perilaku berkendara tidak aman dengan jumlah 65 orang (71,4%) sedangkan paling sedikit yaitu perilaku berkendara aman dengan jumlah 26 orang (28,6%).

Berdasarkan tingkat kelelahan menunjukkan bahwa kelelahan yang paling banyak dialami responden yaitu kelelahan ringan dengan jumlah 58 orang (63,8%) sedangkan paling sedikit yaitu kelelahan berat dengan jumlah 33 orang (36,2%).

Berdasarkan kondisi kendaraan menunjukkan bahwa kondisi kendaraan responden yang paling banyak yaitu tidak berisiko dengan jumlah 90 orang (98,9%) sedangkan paling sedikit yaitu kondisi kendaraan yang berisiko dengan jumlah 1 orang (1,1%).

Berdasarkan kondisi hujan menunjukkan bahwa responden yang berisiko akibat kondisi hujan adalah yang paling banyak dengan jumlah 60 orang (65,9%) sedangkan paling sedikit yaitu tidak berisiko dengan jumlah 31 orang (34,1%).

Berdasarkan hasil analisis hubungan pengetahuan dengan kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa dari 91 responden yang memiliki pengetahuan kurang dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yakni 1 responden (100,0%) dibandingkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan yakni 0 responden (0,0%). Responden yang memiliki pengetahuan cukup dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 19 responden (61,3%) sedangkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 12 responden (11,6 %). Responden yang memiliki pengetahuan baik dan pernah

mengalami kecelakaan sebanyak 37 responden (62,7%) dibandingkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 22 responden (37,3%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan uji *chi square* pada  $\alpha < 0,05$  di peroleh nilai *p* sebesar 0,619 maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara variabel pengetahuan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Berdasarkan hasil analisis hubungan perilaku berkendara dengan kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa dari 91 responden yang berperilaku berkendara tidak aman dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas lebih banyak yakni 50 orang (76,9%) dibandingkan dengan yang tidak pernah mengalami sebanyak 15 orang (23,1%). Responden yang berperilaku berkendara aman dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas lebih sedikit yakni 7 orang (16,3%) sedangkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yakni 19 orang (73,1%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan uji *chi square* pada  $\alpha < 0,05$  di peroleh nilai *p* sebesar 0,000 maka  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak, yang berarti terdapat hubungan yang bermakna antara variabel perilaku berkendara terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Berdasarkan hasil analisis hubungan kelelahan dengan kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa dari 91 responden dengan tingkat kelelahan ringan yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 39 orang (67,2%) sedangkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 19 orang (32,8%). Responden yang tingkat kelelahan berat yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas lebih banyak yakni 18 orang (54,5%) dibandingkan dengan responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yakni 15 orang (45,5%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan uji *chi square* pada  $\alpha < 0,05$  di peroleh nilai *p* sebesar 0,264 maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara variabel kelelahan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Berdasarkan hasil analisis

hubungan kondisi kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa dari 91 responden yang memiliki kendaraan berisiko dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yakni 0 responden (0,0%) sedangkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 1 responden (100,0%). Responden yang memiliki kendaraan tidak berisiko dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas paling banyak sebanyak 57 responden (63,3%) dibandingkan dengan yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 33 responden (36,7%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan uji *chi square* pada  $\alpha < 0,05$  di peroleh nilai *p* sebesar 0,374 maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara variabel kondisi kendaraan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Berdasarkan hasil analisis hubungan kondisi hujan dengan kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa dari 91 responden yang berkendara pada kondisi hujan yaitu responden yang berisiko dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yakni 52 orang (86,7%) dibandingkan dengan yang tidak pernah mengalami kecelakaan yakni 8 orang (13,3%). Responden yang tidak berisiko tetapi pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 5 orang (62,6%) sedangkan responden yang tidak berisiko dan tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yakni 34 orang (37,4%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan uji *chi square* pada  $\alpha < 0,05$  di peroleh nilai *p* sebesar 0,000 maka  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak, yang berarti terdapat hubungan yang bermakna antara variabel kondisi hujan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

## PEMBAHASAN

Hasil penelitian menggunakan uji *Chi-square* didapat *p value* sebesar 0,619 maka *p value* lebih besar dari 0,05 (0,619 > 0,05) yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara variabel pengetahuan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap. Hal ini juga menjelaskan bahwa  $H_0$  diterima yang artinya tidak ada hubungan bermakna antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN

## 2 Kabupaten Sidrap.

Berdasarkan pengetahuan responden yang paling banyak yaitu pengetahuan baik dengan jumlah 59 orang (64,8%) sedangkan paling sedikit yaitu pengetahuan kurang dengan jumlah 1 orang (1,1%). Hal ini dikarenakan sebagian besar responden telah mengetahui dan mendapatkan informasi tentang peraturan, alat pelindung diri (APD) ketika berkendara, persiapan saat dan pasca berkendara yang merupakan hal dasar yang harus diketahui para pengendara.

Hal tersebut menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat pengetahuan dan pemahaman terhadap sesuatu hal. Menurut Nursalam (2018) mengatakan tingkat pendidikan erat kaitannya dengan tingkat pengetahuan seseorang tapi tidak berlaku apabila orang tersebut lebih aktif mencari informasi, namun semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin tinggi pula pengetahuan. Tingkat pendidikan yang tinggi maka seseorang akan cenderung untuk mendapatkan informasi, baik dari orang lain maupun media massa.

Selain itu, untuk responden yang sudah memiliki pengetahuan yang baik namun pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dikarenakan kurangnya kesadaran dari responden akan pentingnya perilaku *safety riding* dan juga dikarenakan kurangnya pantauan dari pihak pemerintah atau aparat penegak hukum didalamnya polisi lalu lintas akan penggunaan APD dan tertib berlalu lintas sehingga banyak dari responden menganggap hal tersebut bukan merupakan suatu kewajiban yang menyebabkan perilaku *safety riding* dari responden menjadi tidak aman.

Penelitian ini tidak sejalan dengan Raihanatu,dkk (2018) bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan tentang berkendara aman dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi transportasi roda dua di kota Pekanbaru dengan nilai koefisien korelasi sebesar  $0,000 < 0,05$ .

Menurut Notoatmodjo S (2010) bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang diambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku

yang seseorang lakukan bersifat langgeng atau berkelanjutan.

Hasil penelitian menggunakan uji *Chi-square* didapat *p value* sebesar 0,000, maka *p value* lebih kecil dari 0,05 ( $0,000 < 0,05$ ) yang berarti ada hubungan antara variabel perilaku berkendara dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap. Hal ini juga menjelaskan bahwa Ha diterima yang artinya ada hubungan yang bermakna antara perilaku berkendara dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Hasil penelitian berdasarkan perilaku berkendara responden yang paling banyak yaitu perilaku berkendara tidak aman dengan jumlah 65 orang (71,4%) sedangkan paling sedikit yaitu perilaku berkendara aman dengan jumlah 26 orang (28,6%). Hal ini dikarenakan risiko akan keselamatan dalam berkendara pada responden tidak terlepas dari minimnya pengalaman berkendara yang dimiliki. Pada pengendara usia muda, keberadaan pengalaman dalam berkendara menjadi kendala yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Keberadaan pengalaman dalam berkendara mengarahkan pada sejauh mana tingkat kemampuan pengendara di dalam menguasai kendaraannya baik ketika dalam kondisi yang biasa maupun dalam kondisi tiba-tiba yang membutuhkan respon secara cepat.

Selain itu, hal ini erat kaitannya pada pengendara usia muda cenderung mengambil keputusan yang berisiko, misalnya melaju dengan kecepatan tinggi, mengambil jarak pendek, melanggar peraturan, menyalip kendaraan lain tanpa memperhatikan konsekuensi yang akan ditanggungnya. Kurangnya kesadaran serta pemahaman responden tentang pentingnya berkendara yang aman menyebabkan hanya sekedar tahu tanpa bisa mengaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari.

Berdasarkan distribusi jenis kelamin pada penelitian ini menunjukkan bahwa persentase siswa SMA yang menjadi pengendara sepeda motor aktif lebih banyak pada perempuan daripada laki-laki. Banyaknya pengendara motor yang berjenis kelamin perempuan disebabkan karena adanya gaya hidup yang berbeda di mana perempuan lebih mandiri dibandingkan dengan laki-laki dalam hal berkendara. Penyebab banyaknya perempuan yang

menjadi korban kecelakaan lalu lintas pada saat ini yaitu selayaknya perempuan hanya menjadi penumpang namun kini perempuan juga dapat mengendarai kendaraan bermotor sendiri.

Hal ini didukung dengan penelitian Akhmad dkk, 2017 bahwa terdapat hubungan antara perilaku berkendara dengan kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian Kartika (2019) yang menjelaskan bahwa perilaku berkendara dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Perilaku berkendara adalah suatu bentuk sikap berlalu lintas yang diperoleh dari pengalaman pendidikan yang menghasilkan suatu pola pikir yang baik dalam berkendara. Menurut Suma'mur (2009) perilaku keselamatan berkendara yang buruk dapat meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas dimana kecelakaan lalu lintas itu sendiri dapat menimbulkan berbagai dampak kerugian ringan sampai berat, baik materi maupun non materi.

Hasil penelitian menggunakan uji *Chi-square* didapat *p value* sebesar 0,264 maka *p value* lebih besar dari 0,05 ( $0,264 > 0,05$ ) yang berarti tidak ada hubungan antara kelelahan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap. Hal ini juga menjelaskan bahwa  $H_0$  diterima yang artinya tidak ada hubungan yang bermakna antara kelelahan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Hasil penelitian ini didapatkan bahwa kelelahan yang paling banyak dialami responden yaitu kelelahan ringan dengan jumlah 58 orang (63,8%) sedangkan paling sedikit yaitu kelelahan berat dengan jumlah 33 orang (36,2%). Hal ini dikarenakan oleh pembagian waktu istirahat yang tergolong cukup, sehingga responden dapat memanfaatkan waktunya dengan baik untuk mengembalikan staminanya dan melanjutkan aktivitasnya kembali. Menurut Lerman (2012) dalam penelitian Izzun (2020) mengatakan bahwa istirahat dengan frekuensi yang sering antara 5 sampai 15 menit setiap 1-2 jam cukup mampu untuk mengurangi kelelahan, meningkatkan produktivitas, dan mengurangi kesalahan atau kecelakaan.

Selain itu, usia responden termuda yaitu 14 tahun dan usia tertua 17 tahun. Usia seseorang cukup menentukan keberhasilan

dalam melakukan suatu aktivitas. Seseorang yang berusia muda mempunyai kemampuan fisik yang kuat, sedangkan seseorang yang berusia tua mempunyai tenaga fisik yang lemah dan terbatas.

Hal ini dapat dikarenakan pada usia yang bertambah akan diikuti dengan proses degenerasi dari fungsi organ sehingga kemampuan organ akan menurun, menyebabkan seseorang akan semakin mudah mengalami kelelahan, selain itu diketahui bahwa keluhan otot skeletal mulai dirasakan pada usia 40 tahun dan tingkat keluhan akan terus meningkat sejalan dengan bertambahnya usia (Saputra and Hartono, 2021).

Selain itu, hal ini dikarenakan jalur yang sering dilalui oleh responden saat berkendara hanya berada di sekitar wilayah kabupaten Sidrap tepatnya di SMA Negeri 2 Sidrap, hal ini berarti responden tidak berkendara pada jarak yang sangat jauh sampai berjam-jam, dan tidak menguras banyak tenaga.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian dari Devi Eka Meirinda, dkk (2017) menyatakan bahwa hasil penelitian menunjukkan nilai *p value* 0,044 ( $\leq 0,05$ ) sehingga artinya terdapat hubungan yang signifikan antara kelelahan dengan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada karyawan pengendara sepeda motor di Koperasi Sumber Rejeki Blora.

Menurut Leiter dan Maslach (dalam Hotria Veronika, 2021) kelelahan merupakan kondisi emosional dimana seseorang merasa lelah dan jenuh secara fisik sebagai akibat tuntutan tugas yang meningkat. Kelelahan belajar adalah reaksi negatif individu terhadap tugas-tugas belajar baik secara sikap, emosional, keadaan fisik yang ditunjukkan melalui aspek kelelahan baik secara emosional maupun fisik, dan ketidak efektifan atau menurunnya prestasi diri.

Kelelahan dapat memberikan dampak negatif bagi individu yang mengalaminya. Dampak yang ditimbulkan tergantung pada tahap kelelahan yang dialami individu. Menurut Geber (2020) siswa yang mengalami kelelahan akan berdampak pada proses pembelajaran yang tidak maksimal, seperti mengerjakan tugas asal-asalan, menunda pekerjaan, mencontek, gejala depresi, dan kualitas tidur yang memburuk.

Kelelahan dan rasa kantuk menjadi kondisi umum yang berhubungan dengan

cedera akibat kecelakaan lalu lintas. Sebuah studi yang dilakukan oleh Robb dkk. menemukan kedua kondisi tersebut berhubungan dengan risiko tinggi kecelakaan lalu lintas. Penemuan lain menyatakan hanya kantuk akut yang berhubungan erat dengan risiko kecelakaan lalu lintas, sedangkan kantuk kronis tidak memiliki dampak apapun. Namun karena status fisiologis dan ritme sirkadian setiap orang berbeda, menentukan waktu kantuk dan kelelahan akan menjadi sangat sulit.

Hasil penelitian menggunakan uji *Chi-square* didapat *p value* sebesar 0,374 maka *p value* lebih besar dari 0,374 ( $0,374 > 0,05$ ) yang berarti tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap. Hal ini juga menjelaskan bahwa  $H_0$  diterima yang artinya tidak ada hubungan yang bermakna antara kondisi kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi kendaraan responden yang paling banyak yaitu tidak berisiko dengan jumlah 90 orang (98,9%) sedangkan paling sedikit yaitu kondisi kendaraan yang berisiko dengan jumlah 1 orang (1,1%). Hal tersebut berarti kondisi kendaraan yang dimiliki oleh sebagian besar responden antara lain bagian rem depan, rem belakang, permukaan ban depan dan ban belakang, lampu depan dan lampu belakang, dapat berfungsi dengan baik sehingga aman untuk digunakan seperti tertuang dalam UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengungkapkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis. Dalam pemenuhan persyaratan teknis dilakukan uji terhadap kendaraan bermotor.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Fety Nurhayati (2017) menyatakan bahwa dari analisis data menggunakan uji *Chi Square* hasil penelitian menunjukkan nilai *p value*  $0,286 > 0,05$  sehingga artinya tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan kecelakaan sepeda motor pada kalangan remaja.

Faktor kendaraan adalah faktor yang memiliki pengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi fisik dan mesin kendaraan yang meliputi rem, ban, kaca spion, lampu utama, lampu sign dan lampu rem juga akan mempengaruhi

terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kendaraan yang mengalami perawatan (di servis) secara berkala dan terus-menerus akan membuat rasa aman, nyaman dan selamat bagi pengemudi dan penumpangnya (Meirinda, Suroto and Ekawati, 2017).

Usia kendaraan yang ditandai dengan tahun produksi berdampak pada keselamatan pengemudi. Semakin tua usia kendaraan, kendaraan tersebut akan semakin rentan untuk kecelakaan dan hancur. Selain itu, kendaraan yang tidak diperiksa secara rutin turut meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian menggunakan uji *Chi-square* didapat *p value* sebesar 0,000, maka *p value* lebih kecil dari 0,05 ( $0,000 < 0,05$ ) yang berarti ada hubungan antara variabel kondisi hujan dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap. Hal ini juga menjelaskan bahwa  $H_a$  diterima yang artinya ada hubungan yang bermakna antara kondisi hujan dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap.

Hasil penelitian menunjukkan responden yang berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas akibat kondisi hujan dengan jumlah 60 orang (65,9%) sedangkan paling sedikit yaitu tidak berisiko dengan jumlah 31 orang (34,1%). Tujuan responden tetap melanjutkan perjalanan walaupun keadaan cuaca buruk (hujan) dikarenakan tingkat kepentingan perjalanan dan dikarenakan waktu keberangkatan yang tidak bisa dirubah seperti jam masuk sekolah. Tetapi terdapat sebagian kecil responden memilih untuk menunggu cuaca kembali normal daripada memaksakan melakukan perjalanan.

Selain itu, penyebab terjadinya kecelakaan di musim hujan karena faktor kondisi jalannya seperti jalan licin atau jalan yang berlubang/rusak yang menyebabkan adanya genangan hujan. Rute yang dilalui responden untuk berangkat ke sekolah setiap harinya yakni di Jl. Wolter Monginsidi, Kec. Maritengngae Kab. Sidrap dapat dikatakan dalam kondisi cukup bagus dan tidak mengalami kerusakan sehingga peneliti berpendapat bahwa responden yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang disebabkan kondisi jalan yang rusak/berlubang akibat tergenangnya air berada pada rute/jalan lainnya.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Arfan dan

Wulandari (2018) membuktikan bahwa pengendara sepeda motor yang mengendarai pada musim hujan mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 13,8%. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Olsen et al (2016) membuktikan bahwa faktor manusia yang mengendarai dimusim hujan atau cuaca yang buruk, mempunyai risiko sebesar 7 kali akan mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan pengendara yang tidak mengendarai kendaraan tidak dimusim hujan atau cuaca yang buruk.

Faktor hujan merupakan salah satu faktor yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hujan dapat membawa pengaruh kepada hal-hal lain seperti jalan yang menjadi licin, jarak pandang menjadi lebih pendek karena kabut, dan jarak pengereman menjadi lebih jauh (Iswahyudi et al., 2021).

Cuaca buruk sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas, bahkan dalam berbagai peristiwa, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh cuaca buruk. Dalam cuaca buruk, misalnya hujan lebat atau berkabut, pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi. Di samping itu, jalan juga menjadi sangat licin, semuanya bisa dikembalikan pada faktor manusia yakni kesadaran dan kehati-hatiannya pada kondisi hujan dan jalanan yang menjadi licin.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa di SMAN 2 Sidrap adalah perilaku berkendara ( $p=0,000$ ), dan kondisi hujan ( $p=0,000$ ), sedangkan faktor yang tidak berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa di SMAN 2 Sidrap adalah pengetahuan ( $p=0,619$ ), kelelahan ( $p=0,264$ ), dan kondisi kendaraan ( $p=0,374$ ).

## SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, disarankan bagi pelajar agar tidak memaksakan untuk tetap berkendara saat kondisi hujan, apabila dalam keadaan mendesak agar senantiasa tetap berhati-hati saat berkendara di cuaca buruk dan menggunakan alat pelindung diri. Selain itu, perlunya memaksimalkan perilaku *safety riding* dengan membaca, mengikuti seminar, dan pelatihan. Diharapkan kepada pihak sekolah dapat memaksimalkan sosialisasi

dan meningkatkan kegiatan dalam rangka menyadarkan pelajar mengenai pentingnya aturan lalu lintas melalui seminar-seminar dan tulisan atau gambar yang ditempatkan pada lokasi-lokasi yang dianggap strategis.

## KELEMAHAN PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis menyadari terdapat kelemahan-kelemahan penelitian diantaranya, kemungkinan terjadinya *recall bias* karena peneliti menanyakan kembali kejadian yang telah lalu, yaitu untuk mengetahui riwayat kecelakaan lalu lintas. Selain itu, kuesioner mengenai kelelahan dan kondisi kendaraan yang digunakan bersifat subjektif, tergantung dari individu masing-masing responden sehingga kemungkinan dapat mempengaruhi hasil analisisnya.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih ditujukan kepada Kepala Sekolah SMAN 2 Sidrap tempat penelitian dilakukan, dan Kapolres Kabupaten Sidrap, yang telah memberikan kerjasama yang baik dalam penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Buntara, A. (2019) 'Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia: Faktor Risiko Serta Strategi Pencegahan dan Intervensi', *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat*, 11(3), pp. 262–268.
- Iswahyudi, R. D. et al. (2021) 'Pengaruh Curah Hujan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Salatiga', *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*, pp. 135–143.
- Meirinda, D. E., Suroto and Ekawati (2017) 'Faktor – Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam (KSP) Sumber Rejeki Blora', *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5(3), pp. 240–248.
- Saputra, A. E. and Hartono, B. (2021) 'Hubungan antara Usia, Berat Badan dan Beban Kerja terhadap Kejadian Kelelahan Kerja pada Sopir Angkutan Kota (Angkot) di Kota Depok Tahun 2020', *Jurnal Kesehatan Kartika*, 16(1), pp. 22–27.



Setyowati, D. L., Firdaus, A. R. and Rohmah, N. (2018) 'Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda', *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), pp. 329–338. doi:

10.20473/ijosh.v7i3.2018.329.  
Suyanto, R. N. and Nurani, F. (2019) 'Urgensi Kesadaran Akan Keselamatan Berjalan-lintas', pp. 1–5.  
WHO (2018) *Global Status Report On Road Safety 2018*.

## Lampiran

**Tabel 1**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Umur, Jenis Kelamin, Kelas, Kepemilikan SIM-C Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Karakteristik Responden	n	Persentase (%)
<b>Umur</b>		
14 Tahun	4	4,4
15 Tahun	23	25,3
16 Tahun	46	50,5
17 Tahun	18	19,8
<b>Jenis Kelamin</b>		
Laki-laki	45	49,5
Perempuan	46	50,5
<b>Kelas</b>		
X	61	67,0
XI	30	33,0
<b>Kepemilikan SIM</b>		
Ya	2	2,2
Tidak	89	97,8
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>100,0</b>

**Tabel 2**  
**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Riwayat Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas	n	%
Pernah	57	62,6
Tidak pernah	34	37,4
<b>Berapa kali mengalami kecelakaan</b>		
1 kali	22	24,2
2 kali	20	22,0
3 kali	4	4,4
4 kali	5	5,5
Lebih dari 4 kali	6	6,6
Tidak pernah	34	37,4
<b>Luka apa yang dialami</b>		
Tidak ada	4	4,4
Luka lecet	49	53,8
Terkilir	3	3,3
Pendarahan/kegagalan organ dalam	1	1,1
Tidak pernah	34	37,4
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>100,0</b>

**Tabel 3**  
**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Pengetahuan	n	%
Kurang	1	1,1
Cukup	31	34,1
Baik	59	64,8
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>100,0</b>

**Tabel 4**  
**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Perilaku Berkendara Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Perilaku Berkendara	n	%
Tidak aman	65	71,4
Aman	26	28,6
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>100,0</b>

**Tabel 5**  
**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Tingkat Kelelahan Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Kelelahan	n	%
Kelelahan ringan	58	63,8
Kelelahan berat	33	36,2
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>100,0</b>

**Tabel 6**  
**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Kendaraan Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Kondisi Kendaraan	n	%
Berisiko	1	1,1
Tidak berisiko	90	98,9
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>100,0</b>

**Tabel 7**  
**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Hujan Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Kondisi Hujan	n	%
Berisiko	60	65,9
Tidak Berisiko	31	34,1
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>100,0</b>

**Tabel 8**  
**Hubungan Pengetahuan Terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Pengetahuan	Kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah		p
	Mengalami		Tidak mengalami				
	n	%	n	%	n	%	
Kurang	1	100,0	0	0,0	1	1,0	0,619
Cukup	19	61,3	12	11,6	31	34,0	
Baik	37	62,7	22	37,3	59	65,0	
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>62,6</b>	<b>34</b>	<b>37,4</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	

**Tabel 9**  
Hubungan Perilaku Berkendara Terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022

Perilaku Berkendara	Kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah		p
	Mengalami		Tidak mengalami				
	n	%	n	%	n	%	
Tidak aman	50	76,9	15	23,1	65	71,4	0,000
Aman	7	16,3	19	73,1	26	28,6	
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>62,6</b>	<b>34</b>	<b>37,4</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	

**Tabel 10**  
Hubungan Kelelahan Terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022

Kelelahan	Kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah		p
	Mengalami		Tidak mengalami				
	n	%	n	%	n	%	
Kelelahan ringan	39	67,2	19	32,8	58	63,8	0,264
Kelelahan berat	18	54,5	15	45,5	33	36,2	
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>62,6</b>	<b>34</b>	<b>37,4</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	

**Tabel 11**  
Hubungan Kondisi Kendaraan Terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022

Kondisi Kendaraan	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		p
	Mengalami		Tidak mengalami				
	n	%	n	%	n	%	
Berisiko	0	0,0	1	100,0	1	1,0	0,374

Tidak berisiko	57	63,3	33	36,7	90	99,0
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>62,6</b>	<b>34</b>	<b>37,4</b>	<b>91</b>	<b>100</b>

**Tabel 12**  
**Hubungan Kondisi Hujan Terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa/i di SMAN 2 Kabupaten Sidrap Tahun 2022**

Kondisi Hujan	Kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah		<i>p</i>
	Mengalami		Tidak mengalami				
	n	%	n	%	n	%	
Berisiko	52	86,7	8	13,3	60	66,0	
Tidak berisiko	5	16,1	26	83,9	31	34,0	0,000
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>62,6</b>	<b>34</b>	<b>37,4</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	