

HUBUNGAN KARAKTERISTIK REMAJA DENGAN KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA KOMUNITAS MOTOR SULUT KING COMMUNITY (SKC) MANADO

Fitria Ratnasari
Lucky T. Kumaat
Mulyadi

Program Studi Ilmu Keperawatan Fakultas Kedokteran
Universitas Sam Ratulangi
Email: sari_100308@yahoo.com

Abstract: *Traffic accidents are one of the public health problem that affects all sectors of life. Traffic accidents involving adolescents is relatively large. This happens because the majority of traffic offenders who tend to reckless street are adolescent and young persons. **The purpose** of this research to identify the relationship between the characteristics of adolescents with an incidence of traffic accidents in the motorcycle community SULUT King Community (SKC). The characteristics of adolescents are adolescents age, adolescents sex, education level, adolescents socioeconomic, time, and the rate of speed. **The design** of this research is the retrospective design. The research fulfilled was conducted on September 2014 in the motorcycle community Wanea Sekretariat SULUT King Community (SKC) Manado with 45 sample. **The result** of this research were calculated using Chi-square test and the results showed that there was no relationship between adolescents age with an incidence of traffic accidents, $p = 0.650$. There is a relationship between adolescents sex with an incidence of traffic accidents, $p = 0.016$. There is no relationship between the education level with an incidence of traffic accidents, $p = 1.000$. There is a relationship between adolescents socioeconomic with an incidence of traffic accidents, $p = 0.013$. There is a relationship between time with an incidence of traffic accidents, $p = 0.001$. There is a relationship between the rate of speed with an incidence of traffic accidents, $p = 0.000$. **The suggestion** for adolescents be able to understand about traffic accidents, and whatever may be the cause of traffic accidents.*

Key Word : Characteristics, Traffic Accidents.

Bibliography : 24 (2007-2014).

Abstrak: Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat yang mempengaruhi semua sektor kehidupan. Kecelakaan lalu lintas melibatkan anak remaja tergolong besar. Hal ini terjadi karena mayoritas para pelanggar lalu lintas yang cenderung ugal-ugalan di jalan adalah oknum remaja dan pemuda. **Tujuan** penelitian untuk mengidentifikasi hubungan antara karakteristik remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor *SULUT King Community* (SKC). Karakteristik remaja yang diteliti tersebut antara lain adalah usia remaja, jenis kelamin remaja, tingkat pendidikan, sosial ekonomi remaja, waktu, dan tingkat kecepatan. **Desain** penelitian ini adalah desain retrospektif. Penelitian dilaksanakan pada bulan september 2014 di Wanea Sekretariat Komunitas Motor *Sulut King Community* (SKC) Manado dengan 45 sampel. **Hasil** penelitian dihitung dengan menggunakan Uji *Chi-square* pada tingkat kemaknaan 95% ($\alpha < 0,05$) dan hasil menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara usia remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, $p = 0,650$. Ada hubungan antara jenis kelamin remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, $p = 0,016$. Tidak ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, $p = 1,000$. Ada hubungan antara sosial ekonomi remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, $p = 0,013$. Ada hubungan antara waktu dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, $p = 0,001$. Ada hubungan antara tingkat kecepatan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, $p = 0,000$. **Saran** bagi remaja agar dapat memahami tentang kecelakaan lalu lintas dan apa saja yang mungkin menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci : Karakteristik, Kecelakaan Lalu Lintas.

Daftar Pustaka : 24 (2007-2014).

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat yang mempengaruhi semua sektor kehidupan. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh *World Health Organisation* (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. WHO mencatat 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang korban kecelakaan lalu lintas mengalami luka serius maupun catat tetap, umumnya yang tewas dalam kecelakaan lalu lintas berusia 15 sampai 44 tahun, dan 77% adalah laki-laki (WHO, 2011).

Pada survey yang dilakukan di 182 negara itu, Indonesia menempati urutan kelima dalam peringkat Negara dengan korban tewas terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas. Di atas Indonesia, Negara-negara lain dengan jumlah korban tewas kecelakaan lalu lintas adalah Cina, India, Nigeria, dan Brazil. Korps Lalu Lintas Mabes Polri mencatat, pada 2013, terjadi 101.037 kecelakaan lalu lintas, ini berarti, setiap jam, terjadi 12 kasus kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan tersebut menimbulkan 25.157 korban meninggal dunia. Di Indonesia, rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Tahun lalu, kecelakaan lalu lintas menyebabkan 29.347 orang menderita luka berat dan 113.131 orang luka ringan. Selain itu, kerugian material yang ditimbulkan kecelakaan lalu lintas pada 2013 mencapai Rp 254,6 miliar (Tempo.co, 2014).

Kecelakaan lalu lintas melibatkan anak usia remaja tergolong besar. Hal ini, ini terjadi karena mayoritas para pelanggar lalu lintas yang cenderung ugal-ugalan di jalan adalah oknum remaja dan pemuda. Sebagai contoh adalah di Jakarta, menurut data rektorat kecelakaan lalu lintas Polda Metro Jaya, angka kematian sejak awal 2011 tercatat dari 1.929 kasus kecelakaan sekitar 75 % melibatkan anak usia di bawah umur. Angka ini bisa dilepaskan dari aspek psikologis remaja dan peran orangtua (DPKIT,2013)

Perilaku ini juga tergambar dari hasil studi yang dilakukan oleh Asosiasi Asuransi Inggris (AII) dan sebagaimana dilaporkan *The Times* yang mengungkapkan bahwa remaja yang baru 30 minggu lulus uji coba mengemudi, sangat beresiko membawa mobil dengan mengajak lebih dari satu teman. Menurut penelitian AII, pengemudi remaja (dibawah 20 tahun) lebih rentan digoda untuk membawa mobil secara agresif oleh teman-temannya. Berdasarkan Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.285/AJ705/DRJD/2010 tanggal 24 Maret 2010 Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah proses penilaian atau seleksi terhadap para pelajar Sekolah Menengah Atas (SMA) dan/atau sederajat di Provinsi dan Kabupaten/Kota dari seluruh Indonesia dalam upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas angkutan jalan dengan memilih pelajar yang akan ditetapkan sebagai Juara Pelajar Pelopor Keselamatan Tingkat Nasional (DPKIT,2013)

Menurut data yang diperoleh Direktorat Lalu lintas Polda Sulut,

pada Tahun 2012 jumlah kecelakaan lalu lintas tercatat 1.269 kejadian. Tahun 2013 tercatat 1.328 kejadian. Itu berarti terjadi kenaikan 5 %. Sedangkan, pada tahun 2014 dalam kurun waktu 01 Januari hingga 30 April 2014, tercatat ada 401 kecelakaan lalu lintas.

Data Direktorat Lalu Lintas Polda Sulut (2013) menjabarkan dalam kurun waktu 01 Januari hingga 30 September 2013, tercatat 248 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di Sulawesi Utara, 441 orang luka berat ada 918 orang luka ringan (Tribunnews, 2013).

Dari semua kendaraan yang melintas di jalan raya, kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor mempunyai resiko lebih tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Cedera tak sengaja akibat kecelakaan kendaraan bermotor lebih banyak menyebabkan kematian di bandingkan dengan tipe cedera yang lainnya. Jumlah kecelakaan lalu lintas akibat dari kendaraan bermotor dengan jenis kendaraan sepeda motor mengalami kenaikan dari tahu ke tahun daripada jenis kendaraan lainnya seperti mobil penumpang, bus, mobil truk (JKM, 2013).

Menurut Kemenkes 116/Menkes/SK/VIII/2003 tentang pedoman penyelenggaraan system surveilens 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 (DepKes, 2013).

Berdasarkan studi pendahuluan, pada Komunitas Motor yang berpeda di Manado yang di antaranya Manado King Community (MKC), Kawasaki Ninja Club (KNC), Ninja Owner Club (NOC) dan SKC. Peneliti memilih Sulut King Community karena melihat dari sisi Kedaraan yaitu King yang sering ugal-ugalan di jalan dengan kecepatan tinggi sehingga rentang dengan kecelakaan lalu lintas. Sulut king Community (SKC) Manado terbentuk dalam dua tahun terakhir ini memiliki 125 anggota yang pada umumnya adalah anak remaja yang berjumlah 51 orang. Dari wawancara dengan anggota SKC menyatakan pernah mengalami kecelakaan saat touring, dan dari pernyataan sekertaris SKC hampir semua anggota SKC pernah mengalami Kejadian Kecelakaan lalu Lintas ada beberapa yang di rawat inap tapi kebanyakan yang di rawat jalan saja dengan rentang usia 16-21 tahun yang ditemukan mengalami kecelakaan Lalu lintas.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis merasa tertarik untuk mengetahui lebih lanjut mengenai hubungan karakteristik remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada Komunitas Motor Sulut king Community (SKC) Manado.

TUJUAN PENELITIAN

1. Menganalisis hubungan usia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas
2. Menganalisis hubungan jenis kelamin dengan kejadian kecelakaan lalu lintas
3. Menganalisis hubungan tingkat pendidikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas
4. Menganalisis hubungan sosial ekonomi dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

5. Menganalisis hubungan waktu dengan kejadian kecelakaan lalu lintas
6. Menganalisis hubungan kecepatan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini dilakukan dengan menggunakan desain Retrospektif yang memiliki tujuan untuk mengetahui hubungan karakteristik remaja tentang kejadian kecelakaan lalu lintas dimulai dari bulan September 2014. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 45 orang yang diambil dengan menggunakan teknik diambil secara *Accidental Sampling*

Instrument yang digunakan dalam penelitian ini berupa kusioner, yaitu karakteristik remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Menggunakan Kusioner dari Roy Artanto tahun 2002 dan di modifikasi. Kusioner berisi karakteristik individu yang terdiri usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pendapatan orang tua (sosial ekonomi), waktu dan kecepatan. Responden kemudian menjawab pertanyaan dengan memilih dan menuliskan langsung jawabannya.

Selanjutnya dari data yang telah terkumpul dilakukan pengolahan data yang dilakukan melalui tahap *editing* (pemeriksaan kembali), *koding* (pengkodean), *entry data* (pemasukan data), *cleaning* (pembersihan data).

Analisis univariat digunakan untuk mendeskripsikan karakteristik dari variable independen dan variable dependen. Keseluruhan data yang diperoleh dari kusioner diolah dan disajikan dalam bentuk table distribusi frekuensi dan presentase dari tiap variable (Notoatmodjo, 2010).

Untuk analisa bivariat, digunakan uji *chi-square* dengan tingkat kemaknaan (CI) 95% ($\alpha \leq 0.05$) untuk menghubungkan antara karakteristik remaja (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, sosial ekonomi, waktu dan

kecepatan) dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

Etika penelitian bertujuan untuk menjaga kerahasiaan identitas responden. Etika dalam penelitian ini yaitu *Informed Consent* (lembar persetujuan), *Anonimity* (tanpa nama), dan *Confidentially* (kerahasiaan).

HASIL PENELITIAN

1. Analisis Univariat

Tabel.1 Distribusi Berdasarkan Umur

Umur	n	%
18- 21 Tahun	39	86.7
16 - 17 Tahun	6	13.3
Total	45	100.0

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel.2 Distribusi Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	n	%
Laki-laki	42	93.3
Perempun	3	6.7
Total	45	100.0

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel.3 Distribusi Berdasarkan Tingkat pendidikan

Tingkat pendidikan	n	%
SMA	5	11.1
Perguruan Tinggi	40	88.9
Total	45	100.0

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel.4 Distribusi Berdasarkan Sosial Ekonomi

Sosial Ekonomi	n	%
$\geq 1.950.000$	35	77.8
$< 1.950.000$	10	22.2

Total	45	100.0
--------------	-----------	--------------

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel.5 Distribusi Berdasarkan Waktu

Waktu	n	%
Pagi	15	33.3
Malam	30	66.7
Total	45	100.0

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel.6 Distribusi Berdasarkan kecepatan

Kecepatan	n	%
>60 km	32	71.1
<60 km	13	28.9
Total	45	100.0

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel.7 Distribusi Berdasarkan kecelakaan lalu lintas

KKL	n	%
Pernah	33	73.3
Tidak pernah	12	26.7
Total	45	100.0

Sumber : Data Primer, 2014

2. Analisis Bivariat

Tabel.8 Uji Hubungan Dua variabel antara Pengetahuan Perawat dengan Penerapan Identify Patient Correctly

	Penerapan				Total	OR	P
	Diterapkan		Tdk diterapkan				
Pengetahuan	n	%	N	%	n	%	
Baik	23	63.9	13	36.1	36	100.0	8,846 0,012
Kurang	2	16.7	10	83.3	12	100.0	
Total	25	52.1	23	47.9	48	100.0	

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel 9. Uji Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan jenis kelamin dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Jenis Kelamin	Kecelakaan Lalu Lintas				Total	P	
	Pernah		Tidak pernah				
	n	%	n	%	n	%	
Laki-laki	33	78.6	9	21.4	42	100.0	0.016
Perempuan	0	0	3	100.0	3	100.0	
Total	33	73.3	12	26.7	45	100.0	

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel 10 Uji Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan tingkat pendidikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Tingkat Pendidikan	Kecelakaan Lalu Lintas				Total	P	
	Pernah		Tidak pernah				
	n	%	n	%	n	%	
SMA	4	80.0	1	20.0	5	100.0	1.000
Perguruan Tinggi	29	72.5	11	27.5	40	100.0	
Total	33	73.3	12	26.7	45	100.0	

Sumber : Data Primer, 2014

Tabel 11. Uji Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan sosial ekonomi (pendapatan perbulan) dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Sosial Ekonomi (Pendapatan perbulan)	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		<i>P</i>
	Pernah		Tidak pernah		n	%	
	n	%	n	%			
≥1.950.000	29	82.9	6	17.1	35	100.0	0.013
<1.950.000	4	40.0	6	60.0	10	100.0	
Total	33	73.3	12	26.7	45	100.0	

Tabel 12 Uji Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan waktu dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Waktu	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		<i>P</i>
	Pernah		Tidak pernah		n	%	
	n	%	n	%			
Pagi	6	40.0	9	60.0	15	100.0	0.001
Malam	27	90.0	3	10.0	30	100.0	
Total	33	73.3	12	26.7	45	100.0	

Tabel 13. Uji Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan kecepatan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Kecepatan	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		<i>P</i>
	Pernah		Tidak pernah		n	%	
	n	%	n	%			
>60KM	30	93.8	2	6.3	32	100.0	0.000
<60KM	3	23.1	10	76.9	13	100.0	
Total	33	73.3	12	26.7	45	100.0	

PEMBAHASAN

1. Karakteristik Responden

Berdasarkan karakteristik usia remaja 18-21 tahun berjumlah 29 orang dan remaja berusia 16-17 tahun berjumlah 6 orang. Sebagaimana yang dinyatakan oleh Agoes Dariyo (2004), penggolongan remaja terbagi dalam tiga tahap yang pertama adalah remaja awal (usia 13-14), (b) remaja tengah (usia 15-17) (c) remaja akhir (usia 18-21), pada usia 21 tahun keatas dan selebihnya dikategorikan pada usia menuju dewasa. Dengan demikina bisa dikatakan bahwa SKC motor merupakan komunitas yang beranggotakan remaja dengan karateristik dalam masa pencarian jati diri (Dario, agus 2004).

Berdasarkan jenis kelamin hasil penelitian karakteristik responden menunjukkan jenis kelamin laki-laki lebih banyak dengan jumlah 42 orang (93,3%). Di dibandingkan dengan perempuan hanya berjumlah 3 orang (6,7%). Dari hasil yang di dapat bahwa, jenis kelamin juga menjadi bahan pertimbangan terhadap interpretasi tingginya kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena para individu pengguna jalan raya, cenderung

lebih banyak pria dari pada wanita sehingga kecelakaan lalu lintas cenderung lebih banyak terjadi pada laki-laki (Sanrianika, 2008).

Untuk kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor faktor pengemudi sering ditengarai menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan tersebut. Karena laki-laki lebih cenderung tidak menaati peraturan yang ada, sedangkan perempuan lebih mementingkan peraturan yang ada. Menurut data kepolisian faktor pelanggaran yang dilakukan pengemudi yang kurang tertib berlalu lintas ini mencapai lebih dari 80% dari penyebab kecelakaan lalu lintas (Luthio, 2012).

Berdasarkan tingkat pendidikan hasil penelitian karakteristik responden menunjukkan tingkat pendidikan SMA berjumlah 5 orang (11,1%), dan remaja dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi berjumlah 40 orang (88,9%). Tingkat pendidikan sangatlah berpengaruh terhadap informasi yang diberikan untuk taat berlalu lintas, dapat menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tingkat pendidikan sangatlah berpengaruh terhadap program peningkatan pengetahuan secara langsung dan tidak langsung terhadap perilaku. Pada umumnya responden yang berpendidikan lebih rendah mempunyai ciri lebih sulit diajak kerjasama dan kurang terbuka dalam pembaharuan (Aditya, 2013).

Berdasarkan sosial ekonomi hasil penelitian karakteristik responden menunjukkan bahwa remaja yang orangtuanya berpendapatan $\geq 1.950.000$ perbulan lebih banyak yaitu berjumlah 35 orang (77,8%), dibandingkan dengan remaja yang orangtuanya berpendapatan $< 1.950.000$ perbulan yaitu berjumlah 10 orang (22,2%). Dari hasil yang di dapat social ekonomi sangatlah berpengaruh dalam kehidupan remaja dan juga merupakan salah satu factor penyebab kecelakaan lalu lintas. Biasanya

pendapatan orang tua yang minim membuat masalah bagi salah satu keluarga yang mengalami kecelakaan karena biaya kesehatan yang cukup mahal.

Berdasarkan waktu hasil penelitian karakteristik responden bahwa remaja yang sering keluar pagi hari berjumlah 15 orang (33,3%), dan remaja yang sering keluar pada malam hari berjumlah 30 orang (66,7%). Dari hasil penelitian di dapat bahwa remaja yang sering keluar pada malam hari lebih beresiko tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas, dengan berkurangnya aktivitas lalu lintas pada malam hari remaja lebih sering ugal-ugalan sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas, di dibandingkan dengan remaja yang keluar pada pagi hari lebih kecil resiko akan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan kecepatan hasil penelitian karakteristik responden bahwa remaja yang kecepataannya > 60 KM berjumlah 30 orang (71,1%) dan remaja yang kecepataannya < 60 KM berjumlah 13 orang (28,9%). Dari hasil yang di dapat remaja yang kecepatan kendaraan bermotornya > 60 KM lebih beresiko mengalami kecelakaan lalu lintas atau lebih sering mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan remaja dengan kecepatan kendaraan bermotornya < 60 KM.

Rekomendasi kecepatan maksimum yang diperbolehkan bagi kendaraan dilokasi dengan tingkat pejalan kaki tinggi di sepanjang jalan raya atau pada jalan dengan lalu lintas campuran. Kecelakaan pada kecepatan lebih tinggi hampir dapat dipastikan berakibat fatal bagi pengendara motor dan pejalan kaki dilokasi/jalan tersebut.

2. Analisis Bivariat (Hubungan Karakteristik Remaja Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas)

Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan usia dengan kejadian

kecelakaan lalu lintas yang mengalami kecelakaan lalu lintas berjumlah 29 (74,4%) orang pada remaja dengan usia 18-21 tahun. Hasil uji statistik diketahui bahwa nilai $p = 0,650 > \alpha 0,05$ menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara karakteristik umur remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor SKC Manado. Hasil ini sesuai dengan penelitian Aditya usia tidak ada hubungan dengan praktik safety riding. Hasil penelitian ini menunjukkan tidak adanya hubungan antara karakteristik usia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, karena lebih banyak responden yang berusia lebih matang (18-21 tahun) dari pada yang berusia lebih muda (16-17 tahun). Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa usia dapat mempengaruhi seseorang dalam berkedara yang aman karena responden yang berusia lebih tua lebih matang dan terampil dalam berperilaku dibandingkan dengan usia lebih muda. (Aditya, 2013)

Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan jenis kelamin dengan kejadian kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa remaja dengan jenis kelamin laki-laki lebih banyak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan perempuan yaitu berjumlah 33 orang (78,6%). Hasil uji statistik diketahui bahwa nilai $p = 0,016 < \alpha 0,05$ menunjukkan bahwa ada hubungan antara karakteristik jenis kelamin remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor SKC Manado. Hasil ini sesuai dengan penelitian Dewi (2013) tentang hubungan antara jenis kelamin dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013, yang memperoleh hasil penelitian $p = 0,718$ lebih dari ($\alpha 0,05$). Dengan kesimpulan tidak terdapat hubungan antara jenis kelamin dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013 (Dewi, ayu 2013).

Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan tingkat pendidikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas hasil perhitungan diketahui bahwa nilai $p = 1,000 > \alpha 0,05$ sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima maka berarti tidak ada hubungan antara karakteristik tingkat pendidikan remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor SKC Manado. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara karakteristik tingkat pendidikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, karena remaja dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi cenderung lebih banyak atau berjumlah 40 orang dari pada remaja yang masih SMA yang berjumlah hanya 5 orang, Hasil ini sesuai juga dengan penelitian Dewi (2013) yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013, dengan hasil uji statistik diperoleh $p = 1,000$ lebih dari ($\alpha 0,05$) (Dewi, ayu 2013).

Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan sosial ekonomi (pendapatan perbulan) dengan kejadian kecelakaan lalu lintas hasil perhitungan diketahui bahwa nilai $p = 0,013 < \alpha 0,05$ sehingga H_a diterima dan H_0 ditolak maka berarti ada hubungan antara karakteristik sosial ekonomi remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor SKC Manado. Risiko kecelakaan lalu lintas bervariasi menurut tingkat sosial ekonomi negara. Di negara-negara dengan tingkat ekonomi tinggi, mayoritas korban kecelakaan lalu lintas adalah pengendara sepeda motor, dan pemakai kendaraan umum (Aziz, 2012).

Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan waktu dengan kejadian kecelakaan lalu lintas remaja yaitu terjadi pada waktu yang sering keluar malam hari kecelakaan lalu lintas berjumlah 27 orang (90,0%) dibandingkan dengan yang sering keluar pada waktu pagi hari berjumlah 6 orang (40,0%). hasil

perhitungan diketahui bahwa nilai $p = 0,001 < \alpha 0,05$ maka berarti ada hubungan antara karakteristik waktu keluar remaja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor SKC Manado. Hasil ini sesuai dengan penelitian Amelia yang didalamnya menyatakan bawa kecelakaan lalu lintas lebih banyak terjadi pada malam hari sekitar 32% persen kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada malam hri dibandingkan dengan pagi hari 20 % (Amalia, 2011).

Hubungan antara karakteristik remaja berdasarkan kecepatan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas bahwa remaja dengan kecepatan $>60\text{KM}$ yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas berjumlah 30 orang (93,8%). Hasil perhitungan diketahui bahwa nilai $p = 0,000 < \alpha 0,05$ sehingga H_0 ditolak. Maka berarti 100% terdapat hubungan antara karakteristik kecepatan remaja saat mengendarai motor dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada komunitas motor SKC Manado. Hasil ini sesuai dengan Jurnal dari Prakarsa (2011) yang didalamnya menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi akibat kecepatan yang lebih tinggi atau $>60 \text{ KM}$. Dan hampir dapat dipastikan akan berakibat fatal bagi pengendara sepeda motor dan pejalan kaki di lokasi/jalan tersebut (Prakarsa, 2011).

KESIMPULAN

1. Tidak terdapat hubungan antara usia dengan kecelakaan lalu lintas pada Komunitas Motor Sulut King Community Manado
2. Terdapat hubungan antara jenis kelamin dengan kecelakaan lalu lintas pada Komunitas Motor Sulut King Community Manado
3. Tidak terdapat hubungan tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas pada Komunitas Motor Sulut King Community Manado
4. Terdapat hubungan social ekonomi dengan kecelakaan lalu lintas pada

Komunitas Motor Sulut King Community Manado

5. Terdapat hubungan antara waktu dengan kecelakaan lalu lintas pada Komunitas Motor Sulut King Community Manado
6. Terdapat hubungan antara kecepatan dengan kecelakaan lalu lintas pada Komunitas Motor Sulut King Community Manado

SARAN

1. Manfaat bagi Remaja
Dapat memahami tentang kecelakaan lalu lintas dan apa saja yang mungkin menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas
2. Manfaat bagi institut pendidikan
Dapat menjadi salah satu bahan masukan atau acuan bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang ingin meneliti mengenai kecelakaan lalu lintas pada usia remaja. Selain itu, dapat menjadi masukan bahwa pengguna pengendara bermotor yang masih dalam usia remaja atau dibawah umur untuk di teliti mengingat tingginya kecelakaan lalu lintas di Indonesia.
3. Manfaat bagi peneliti
Dapat menambah wawasan dan pemahaman tentang kejadian kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Amalia K. Indriastuti, 2011. Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Jalan.
- Ayu Dwi Puspitasari, 2013. Hubungan Antara Faktor Pengemudidan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor.
- Badan Intelegen Negara, 2013. Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga.

- <http://www.go.id/awas/detil/197/4/2103/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>
- Budiastono, Nugroho dan Guritna ningsih A. Santos.2007. Hubungan Persepsi kecelakaan lalu lintas dan pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Jurnal Psikologi Sosial Universitas Indonesia (JPS UI) vol. 1,55-68
- Dariyo, Agus.2004 “Psikologi Perkembangan Remaja”. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Depkes RI.2008.Riset kesehatan Dasar 2007. Jakarta :Depkes RI
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.(2011). *Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Ke Tiga Penyebab Kematian*.
- <http://m.dephub.go.id/read/berita/direktorat-jenderal-perhubungan-darat/kecelakaan-lalu-lintas-tempati-urutan-tiga-penyebab-kematian-5131> diakses 07 Mei 2014
- Damaritan, Dini Kusumahatt 2008. Hubungan kecelakaan dengan variable-variabel jalan dan lingkungan pada jalan bebas hambatan. Tesis Departemen Teknik Sipil Universitas Indonesia : Depok
- Dinas Perhubungan Komunikasi Informasi dan Telematika Aceh : kepedulian terhadap kecelakaan lalu lintas bagi usia remaja.
- <http://dishubkomintel.acehprov.go.id/berita/kepedulian-terhadap-kecelakaan-lalulintas-bagi-usia-remaja>
- Hastono, S & Sabri, L. (2011). Statistik Kesehatan. Jakarta : Rajawali Pers
- Hawarl D. 2006. Ilmu Kedokteran Jiwa dan Kesehatan Jiwa. Jakarta : PT. Dana Bakti Prinajaya
- Kompas.com, 2008. Kebut-kebutan dijalanan, bentuk cari perhatian dari remaja
- Luhtio adinugroho, dkk 2012. Karakteristik Pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus AKAP.
- Liputan 6.com 2009. Angka Kecelakaan Lalu Lintas Meningkat.
- <http://berita.liputan6.com/sosbud/200906/234785/angka.kecelakan.lalu.lintas.tahun.ini.meningkat>
- Metro TV. (2012). *Data Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas yang Melibatkan Kendaraan Bermotor Terhitung Tahun 2010-2012*.
- Notoatmodjo, S. (2012). Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan, Jakarta : Rineka Cipta.
- Prakarsa, 2011. Keselamatan Jalan, membangun kapasitas Kelembagaan, Peran polisi Lalu Lintas, Perspektif Seorang Ahli Keselamatan Jalan, Sisi Kemanusiaan Infrastruktur.
- Raditya Wibowo, 2013. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap, Terhadap Praktik *Safety Riding Awareness* Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor.
- Suara karya 2009. Kecelakaan lalu lintas dalam 5 tahun.
- <http://bataviase.co.id/detailberita-10424414.html>
- Sanrianka, 2008. *Analisis Hubungan Banyaknya Tingkat Lakalantas Berdasarkan Faktor Manusia dan Jenis Kelamin Perilaku Kecelakaan Dikota Medan*. Vol 6
- Tempo.co : kecelakaan penyebab utama kematian remaja
- <http://m.tempo.co/read/news/2014/01/23/063547539/Kecelakaan->

Penyebab-Utama-
Kematian Remaja

Tribunnews. (2013). *Data Polda Sulawesi Utara Tentang Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2013*

Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.

WHO, 2011. Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga.