



Kepatuhan Penggunaan Safety Belt Studi Kasus Dosen Universitas Islam Riau Pekanbaru

Abdul Kudus Zaini¹, Astuti Boer², Muhammad Irvan³

Civil Engineering Study Program, Faculty of Engineering, Riau Islamic University, Pekanbaru

Email: ¹abdulkuduszaini.@eng.uir.ac.id, ²astutiboer@eng.uir.ac.id,

³muhammadirvan@student.uir.ac.id

Abstract

Safety Seat belts effectively prevent car users from being injured in an accident. However, it is felt that its use has not been fully complied with by car users, depending on the awareness of the car user. The study of compliance with the use of cars in wearing seat belts was conducted to determine the characteristics that affect compliance. Primary data were obtained by conducting interviews, recording compliance with the use of seat belts with direct calculations, and speed studies. The method used in this research is quantitative and qualitative methods using primary data resulting from the random distribution of questionnaires to lecturers at the Islamic University of Riau which is then analyzed with statistical data analysis software. The safety belt compliance of the Riau Islamic University lecturers is good. Most of them are drivers, aged around 35 - 55 years, high income, and have a valid driver's license. Almost everyone understands about setting seat belts, is aware of road safety, and agrees that seat belts should be worn while the car is moving. Drivers are more obedient than front seat passengers, both on urban roads and outside cities. For people who have a driver's license, safety is the reason for compliance. People who drive around the city are more obedient than people who live outside the city. There is a significant relationship between compliance with the use of seat belts with driving speed. On arterial roads, motorists who drive at high speeds tend to be more careful and obey the rules. While on collector roads, drivers who slow down are more obedient to the rules. Meanwhile, front seat passengers will be more obedient in using seat belts if the car is moving fast.

Keywords: *Safety Driving Compliance, Use of Seat Belts, Lecturers*

Abstrak

Sabuk pengaman secara efektif mencegah pengguna mobil dari cedera saat terjadi kecelakaan. Namun pemakaiannya dirasa belum bisa dipatuhi secara maksimal oleh pengguna mobil, tergantung dari kesadaran pengguna mobil tersebut. Studi tentang kepatuhan penggunaan mobil dalam memakai sabuk pengaman dilakukan untuk mengetahui karakteristik yang mempengaruhi kepatuhan. Data primer diperoleh dengan melakukan wawancara, pencatatan kepatuhan penggunaan sabuk pengaman dengan perhitungan langsung, dan studi kecepatan. Metode yang digunakan pada penelitian ini dengan cara metode kuantitatif dan kualitatif dengan menggunakan data primer hasil dari penyebaran kusioner secara random kepada dosen Universitas Islam Riau yang kemudian dianalisis dengan *software* analisis data statistik. Kepatuhan sabuk pengaman dosen universitas Islam Riau baik. Sebagian besar mereka adalah pengemudi, berusia sekitar 35 - 55 tahun, berpenghasilan tinggi, dan memiliki SIM secara resmi. Hampir semua paham tentang pengaturan sabuk pengaman, sadar tentang keselamatan di jalan raya, dan sepakat bahwa sabuk pengaman harus digunakan saat mobil berjalan. Pengemudi lebih patuh dari pada penumpang kursi depan, baik di jalan perkotaan maupun diluar perkotaan. Bagi orang yang memiliki SIM, keselamatan adalah alasan kepatuhan. Orang yang mengemudi di sekitar kota lebih patuh dari pada orang yang tinggal di luar kota. Ada hubungan yang signifikan antara kepatuhan penggunaan sabuk pengaman dengan kecepatan berkendara. Di jalan arteri, pengendara yang melaju dengan kecepatan tinggi cenderung lebih berhati-hati dan taat pada aturan. Sedangkan di jalan kolektor, pengemudi yang melambat lebih patuh pada aturan. Sedangkan penumpang kursi depan akan lebih patuh dalam menggunakan sabuk pengaman jika mobil sedang melaju kencang.

Kata Kunci: *Kepatuhan Keselamatan Berkendara, Pemakaian Sabuk Pengaman, Dosen*

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Banyak penelitian telah dilakukan untuk menemukan akar penyebab kecelakaan lalu lintas dan solusinya. Inovasi otomotif telah merekomendasikan sabuk pengaman sebagai penahan pasif efektif yang dipasang di mobil. Sabuk berfungsi sebagai penahan bagi penumpang kendaraan baik dengan menahannya di dalam mobil jika terjadi benturan maupun dengan mengurangi dampak benturan. Mengenakan sabuk pengaman menjaga tubuh penumpang agar tidak bertabrakan dengan benda lain, interior mobil, atau dengan penumpang lain di dalam mobil yang sama, dan bertabrakan dengan struktur rangka bodi. Sabuk pengaman melindungi penumpang dari ejsksi total dari mobil saat terjadi kecelakaan, sehingga menjadi faktor penting dalam mencegah kematian, karena 75% penumpang mobil yang terlontar total saat kecelakaan meninggal dunia. Ditemukan bahwa sabuk pengaman efektif dalam mencegah hingga 45% dan 50% kematian dan cedera dalam kecelakaan lalu lintas (NHTSA, 1984).

Penggunaan sabuk pengaman oleh pengemudi dan penumpang kursi depan wajib di Indonesia pada tahun 1992. Namun penggunaan sabuk pengaman dirasakan belum sepenuhnya dipatuhi oleh pengemudi dan penumpang kursi depan kendaraan roda empat.

Penggunaan sabuk pengaman oleh pengemudi dan penumpang kursi depan wajib di Indonesia pada tahun 1992. Namun, penggunaan sabuk pengaman dirasa belum dipatuhi secara maksimal oleh pengemudi dan penumpang kendaraan roda empat di kursi depan. Masalah korban luka berat pada tahun 2016 mencapai 727 orang, dan luka berat pada tahun 2017 mencapai 491 orang atau mengalami penurunan sebesar 31%. Selain itu korban luka ringan tahun 2016 sebanyak 1.144 orang dan tahun 2017 sebanyak 1.630 orang (Sumber Polda Riau 2018).

Kepatuhan penggunaan sabuk pengaman yang baik tergantung pada kesadaran pengguna mobil. Hal ini memotivasi penelitian tentang perilaku pengguna mobil dalam memakai sabuk pengaman untuk mengetahui karakteristik dan faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan dan pemahaman. Untuk penelitian ini, dipilih sebagai Dosen Studi kasus Universitas Islam Riau Pekanbaru. Uji coba penelitian kepatuhan kendaraan yang tinggi dari kegiatan ekonomi dan publik membebani jaringan jalan dan dengan demikian, tingkat kecelakaan akan berkurang baik di perkotaan maupun pedesaan sehingga dapat menjadi contoh pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan di Indonesia.

2. METODOLOGI PENELITIAN

2.1 Pengumpulan Data

Data primer diperoleh dengan melakukan wawancara dengan dosen Universitas Riau, di wilayah penelitian kampus Marpoyan. Data lainnya adalah kepatuhan penggunaan sabuk pengaman yang dikumpulkan melalui perhitungan langsung, serta studi kecepatan.

memberikan argumen atau pernyataan. Untuk keacakan, dilakukan wawancara untuk penggunaan mobil bagi dosen di Universitas Islam Riau. Wawancara dilakukan per fakultas yang memiliki kendaraan mulai dari pimpinan hingga dosen dan karyawan tidak diwawancarai. Untuk memperoleh jawaban spontan dan inklusif, surveyor mengarahkan pertanyaan secara langsung dan tidak boleh mempengaruhi argumentasi atau pernyataan responden, sedangkan kuesioner harus diisi oleh responden sendiri.

2.2 Pengamatan Langsung Kepatuhan Sabuk Pengaman

Observasi langsung di beberapa fakultas di Universitas Islam Riau menemukan kepatuhan pengemudi dan penumpang sabuk pengaman kursi depan. Metode pengamatan penggunaan sabuk pengaman didasarkan pada NOPUS (National Occupant Protection Use Survey) yang juga telah diterapkan oleh NHTSA untuk mengukur penggunaan sabuk. Pengamat mencatat kepatuhan sabuk pengaman setiap pengemudi dan penumpang kursi depan semua jenis kendaraan.

2.3 Analisis Data

Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis sebagai berikut:

1. Analisis deskriptif untuk menjelaskan karakteristik responden dan kepatuhan penggunaan sabuk pengaman.
2. Analisis pengujian data statistik untuk menunjukkan hubungan antara kepatuhan penggunaan sabuk pengaman dengan karakteristik responden.

2.4 Analisis Hubungan Dengan Variabel

Sesuai dengan teori Brown (1989, 1991) risiko dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain faktor pribadi, pengalaman, kemampuan dan perbandingan. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi seseorang dalam mengambil keputusan, kemudian berdampak pada sikap atau perilaku orang tersebut terhadap keselamatan. Dari teori membandingkan hubungan antar variabel terhadap kepatuhan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Tujuan dari analisis ini adalah untuk menjelaskan/menggambarkan karakteristik dari masing-masing variabel yang diteliti. Bentuknya tergantung pada jenis datanya. Untuk data numerik, digunakan mean (rata-rata), median, standar deviasi dan rentang antar kuartil, minimum dan maksimum. Dalam analisis data kuantitatif kita dihadapkan pada kumpulan data yang besar/banyak yang maknanya belum jelas. Fungsi sebenarnya dari analisis adalah untuk menyederhanakan atau meringkas kumpulan data hasil pengukuran sedemikian rupa sehingga kumpulan data tersebut menjadi informasi yang berguna. Rangkuman berupa ukuran statistik, tabel (Hastono, 2006).

Secara teknis, analisis pada dasarnya adalah kegiatan meringkas suatu kumpulan data menjadi ukuran tengah dan ukuran variasi. Selanjutnya, bandingkan gambar-gambar tersebut antara satu kelompok mata pelajaran dengan kelompok mata pelajaran lainnya, sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dalam analisis. Berbicara tentang peringkasan data (dalam bentuk ukuran sedang dan variasi ukuran) jenis data (baik numerik maupun kategorik) akan sangat menentukan bentuk peringkasan data. Berikut ini akan diuraikan bentuk/metode peringkasan data untuk data numerik dan data kategorikal (Hastono, 2006).

Dari total 100 responden, 96 di antaranya (96%) tidak pernah mengalami kecelakaan saat tidak menggunakan sabuk pengaman, sedangkan sisanya 4 responden (4%) mengalami kecelakaan saat tidak menggunakan sabuk pengaman.

Berdasarkan total 100 responden, 95 orang (95%) mengetahui bahaya berkendara di jalan raya tanpa menggunakan sabuk pengaman. Sedangkan sisanya 5 responden (5%) tidak mengetahui bahaya tidak menggunakan. Secara teknis, analisis pada dasarnya adalah kegiatan meringkas kumpulan data menjadi ukuran tengah dan ukuran variasi. Selanjutnya, bandingkan gambar-gambar tersebut antara satu kelompok mata pelajaran

dengan kelompok mata pelajaran lainnya, sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dalam analisis. Berbicara tentang peringkasan data (dalam bentuk ukuran sedang dan variasi ukuran) jenis data (baik numerik maupun kategorik) akan sangat menentukan bentuk peringkasan data. Berikut ini akan diuraikan bentuk/metode peringkasan data untuk data numerik dan data kategorikal (Hastono, 2006).

Tabel 2.1 Pengalaman Kecelakaan Saat Tidak Menggunakan Sabuk Pengaman

Kecelakaan Saat Tidak Mengenaan Sabuk Pengaman	Jumah Responden	Persentase
Sesekali	4	4,0 %
Tidak Pernah	96	96,0%
Total	100	100,0%

Sumber : Analisis 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa dari total responden yang berjumlah 100 orang, 96 orang (96%) tidak pernah mengalami kecelakaan saat tidak menggunakan sabuk pengaman, sedangkan sisanya 4 responden (4%) mengalami kecelakaan.

Table 2.2 Pengetahuan tentang Bahaya Tidak Menggunakan Sabuk Pengaman

Pengetahuan Tentang Bahaya Saat Tidak Menggunakan Sabuk Pengaman	Jumlah Responden	Persentase
Tahu	95	95,0%
Tidak tahu	5	5,0%
Total	100	100,0%

Sumber : Analisis 2019

Berdasarkan tabel di atas terlihat dari 100 responden, 95 orang (95%) mengetahui bahaya berkendara tanpa sabuk pengaman. Sedangkan sisanya 5 responden (5%) tidak mengetahui bahaya tidak memakai sabuk pengaman.

Tabel 2.3 Kejadian Kecelakaan Saat Tanpa Sabuk Pengaman

Kejadian Kecelakaan Saat Tanpa Sabuk Pengaman	Jumlah Responden	Persentase
Sesekali	4	4,0 %
Tidk pernah	96	96,0%
Total	100	100,0%

Sumber : Analisis 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa dari total responden yang berjumlah 100 orang, 96 orang (96%) tidak pernah mengalami kecelakaan saat tidak menggunakan sabuk pengaman, sedangkan sisanya 4 responden (4%) mengalami kecelakaan. kecelakaan saat tidak menggunakan sabuk pengaman.

Tabel 2.4 Pengetahuan Keselamatan Berkendara

Pengetahuan Keselamatan Bekendara	Jumlah Responden	Persentase
Tahu	99	99,0%
Tidak Tahu	1	1,0%
Total	100	100,0%

Sumber : Analisis 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui dari 100 responden, 99 diantaranya (99%) mengetahui risiko keselamatan berkendara. Sedangkan sisanya, 1 responden (1%) tidak mengetahui risiko keselamatan berkendara.

Tabel 2.5 Kepedulian Terhadap Keselamatan Diri dan Pengendara Lain

Kepedulian Terhadap Keselamatan Diri dan Pengendara Lain	Jumlah Responden	Persentase
Peduli	95	95,0%
Tidak peduli	5	5,0%
Total	100	100,0%

Sumber : Analisis 2019

Berdasarkan tabel di atas terlihat dari 100 responden, 95 orang (95%) peduli terhadap keselamatan diri sendiri, penumpang dan orang lain saat berkendara. Sedangkan sisanya, 5 responden (5%) tidak memperdulikan keselamatan diri sendiri, penumpang dan orang lain saat berkendara.

Tabel 2.5 Pengalaman Berkendara

Pengalaman	Jumlah Responden	Persentase
Cukup	80	80,0%
Kurang	20	20,0%
Total	100	100,0%

Sumber : Analisis 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat dari total responden yang berjumlah 100 orang, 80 orang diantaranya (80%) memiliki pengalaman berkendara yang cukup. Sedangkan sisanya, 20 responden (20%) kurang berpengalaman dalam berkendara.

Tabel 2.6 Kemampuan Berkendara

Kemampuan	Jumlah Responden	Persentase
Baik	75	75,0%
Buruk	25	25,0%
Total	100	100,0%

Sumber : Analisis 2019

Berdasarkan tabel di atas terlihat dari total 100 responden, 75 responden (75%) memiliki keterampilan mengemudi yang baik. Sedangkan sisanya, 25 responden (25%) memiliki keterampilan mengemudi yang buruk.

Tabel 2.7 Hasil Analisis SPSS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	8.333 ^a	1	.004		
Continuity Correction ^b	6.750	1	.009		
Likelihood Ratio	13.093	1	.000		
Fisher's Exact Test				.003	.001

Linear-by-Linear Association	8.250	1	.004		
N of Valid Cases ^b	100				

Dari hasil pengujian analisis statistik dengan menggunakan software SPSS didapatkan nilai signifikansi 0,004 artinya $< 0,005$ tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel pengalaman berkendara dengan kepatuhan risiko keselamatan berkendara.

4. KESIMPULAN

Studi ini menghasilkan beberapa temuan, di bawah ini:

1. Dosen Universitas Islam Riau yang mengendarai kendaraan roda empat memiliki tingkat risiko keselamatan berkendara yang baik sebesar 75% sedangkan sisanya 25% memiliki risiko keselamatan berkendara yang buruk.
2. Risiko keselamatan berkendara dipengaruhi oleh variabel internal dan eksternal yaitu pengetahuan, kemampuan, pengalaman, pengaruh sosial dan pengaruh lingkungan.
3. Dosen Universitas Islam Riau yang mengendarai kendaraan roda empat memiliki tingkat penggunaan sabuk pengaman yang baik sebesar 95% sedangkan sisanya 5% memiliki tingkat penggunaan sabuk pengaman yang kurang baik.
4. Hampir semua responden telah memahami tentang peraturan sabuk pengaman, dan mereka mengetahui tentang keselamatan di jalan raya. Mereka juga sepakat bahwa sabuk pengaman harus digunakan di semua lokasi dan kecepatan.

Saran

1. Dosen sebagai panutan bagi para mahasiswanya dapat memberikan contoh terhadap keselamatan berkendara baik dalam kampus maupun diluar lingkungan kampus.
2. Memasang tanda peringatan memakai penggunaan sabuk pengaman untuk mengingatkan pengendara tentang pentingnya di kampus Universitas Islam Riau sebagai edukasi keselamatan berkendara.
3. Mengundang pihak kepolisian untuk mensosialisasikan tentang keselamatan berkendara di Universitas Islam Riau sebagai pendidikan keselamatan berkendara

UCAPAN TERIMAKASIH

Kami berterima kasih kepada pihak Rektor Universitas Islam Riau dan atas segala bantuannya yang diberikan dalam penelitian ini.

REFERENCES

- Anonim, 2015, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pustaka Mahardika, Yogyakarta
- Anonim Polda Riau Jumlah korban kecelakaan lalu lintas, dan Kejadian Kecelakaan Kecelakaan Lalu Lintas Propinsi Riau. Polda 2018

- Asean Development Bank. 2005. Arrive Alive ASEAN Commits to Cutting Road Deaths. Association of Southeast Asian Nations Regional Road Safety Strategy and Action Plan (2005 – 2010). ADB.
- Abubakar, Iskandar, 2012, Manajemen Lalu Lintas: Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas, Transindo Gastama Media
- Adinugroho, Nurcahyo, Bing Kurniawan dan Ida Wahyuni, 2014, Faktor yang Berhubungan dengan Praktik Safety Driving pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang, Journal Kesmas Volume 2, No. 6, Juni
- Agung, Ivan Muhammad, 2014, Model Perilaku Pengendara Beresiko Pada Remaja, Jurnal Psikologi Integratif, Volume 2, No. 2, 35-41, Desember
- Bandstra, et. al. *Seat Belt Injuries in medical and Statistical Perspective*. 1998. Paper number 98 – S6 – W-25.
- Charty, T., D. Packham, N Rhodes-defty, D. Salter, D. Silcock. “*Risk and Safety on The Roads: Perception and Attitudes*”. University of Newcastle Upon Tyne: Foundation for Road safety Research. 1993.
- Ferrer, Aranzazu De Juan A, Poncela P. The relationship betwe-en road traffic accidents and real economic activity in Spain: Commoncycles and health issues. *Health Economic*. 2007;16: 602-2
- Salihat, Ing kurnia,. *Hubungan Persepsi risiko Keselamatan berkendara Dengan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan Pada Mahasiswa Universitas Indonesia Kampus Depok tahun 2009*.
- Kudus Zaini, Buku Pengantar Rekayasa Lalu Lintas ISBN 978 -979 -3703 -51-1 UIR Press 2011
- Lim, Samara. *Safety driving guidance book*, buku pedoman keselamatan berkendara. Bogor: Halaman Moeka Publishing, 2009.
- Levit, D. Steven. and Porter, Jack. 2001. *Sample Selection in the Estimation of Air Bag and Seat Belt Effectiveness*. *The Review of Economics and Statistics*, 83(4):603-615. Harvard College and Massachusetts Institute of Technology.
- Muhammad Ridho. Hubungan persepsi keselamatan berkendara dengan perilaku pemakaian sabuk Pengaman pada mahasiswa Universitas Indonesia Depok tahun 2012.
- National Centre for Statistics and Analysis. 2004. *Safety Belt Use in 2003 - Demographic Characteristics*. 400 Seventh St., S.W., Washington, DC 20590.
- National Cooperative Highway Research Program. 2004. *Report 500, Guidance for Implementation of The AASHTO Strategic Highway safety Plan, Vol. 11: A Guide for Increasing Seatbelt Use*. TRB, Washington, DC 20001.
- National Highway Traffic Safety Administration. 2004. *2003 Motor Vehicle Occupant Safety Survey Volume 2 Safety Belt Report*. DOT HS 809 789. U.S. DOT, Washington, D.C. 20590. USA.
- National Highway Traffic Safety Administration. 1984. *Final Regulatory Impact Analysis Amendment to Federal Motor Vehicle safety Standard 208 Passenger car Front seat Occupant Protection. Chapter IV: Effectiveness Section A: Manual lap and Lap/Shoulder Belts*. NHTSA Report Number DOT HS 806 572, pp. IV-3-IV-16.
- National Highway Traffic Safety Administration. 1998. *Seatbelt Injuries in Medical and Statistical Perspectives*. NHTSA paper number 98-S6-W-25.
- National Highway Traffic Safety Administration. 2006. *Countermeasures That Work: A Highway Safety Countermeasure Guide For State Highway Safety Offices*. NHTSA Report Number DOT HS 809 980, pp. II-4-II-5.
- Stewart and Arora, *The Safety Effectiveness of Light-Duty Moto Vehicles Occupant Restraints*: Salihat, Ing kurnia,. *Hubungan Persepsi risiko Keselamatan berkendara Dengan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan Pada Mahasiswa Universitas Indonesia Kampus Depok tahun 2009*.