

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Banyaknya kendaraan yang ada di jalan raya saat ini cukup berisiko untuk terjadinya kecelakaan. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah (UU. RI No.22 Tahun 2009).

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan kejadiannya yang setiap hari, sehingga perlu mengetahui kepatuhan pengendara bermotor tentang *safety riding*. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai yang dapat menimbulkan kerugian dan kematian. Faktor manusia yang paling dominan penyebab terjadinya kecelakaan diantara faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Keselamatan lalu lintas menjadi salah satu prioritas yang harus diutamakan dan diperhatikan (Ryan & Hartini, 2013).

Setiap hari manusia berhadapan dengan risiko yaitu kemungkinan terjadinya sebuah kecelakaan. Salah satu contohnya adalah seorang pengendara berisiko meninggal dunia karena terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian dimana setidaknya satu kendaraan bermotor terlibat, yang terjadi di jalan umum dan mengakibatkan cedera atau luka-luka (Hakkert, 2005).

Menurut Kementerian Kesehatan RI (2015) dalam buku faktor penyebab kecelakaan disebabkan oleh 75% faktor manusia itu sendiri, kebanyakan kecelakaan terjadi karena kurangnya pengetahuan dan perilaku tidak aman dari pengemudi seperti tidak memakai alat pelindung diri (APD), penggunaan *handphone* saat berkendara, mengendarai dengan kecepatan tinggi, merokok, konsumsi alkohol dan obat-obatan serta tidak mentaati peraturan lalu lintas (Kementerian Kesehatan RI, 2015).

Faktor yang menimbulkan terjadinya kecelakaan di jalan raya yaitu: faktor manusia (si pengendara) sekitar 91 %, siapa (dia

berkendara) sekitar 5%, (Faktor lingkungan) sekitar 1%, (faktor kondisi/situasi jalan raya) sekitar 3%. Dari fakto kesalahan manusia 80% adalah karena kacaunya konsentrasi pada saat berkendara seperti telepon/sms, merokok, berbicara, mengantuk dan lain-lain (Andiyta, 2015).

Peraturan lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas dimana setiap pengendara harus mengerti, memahami dan mentaati peraturan dan rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan UU No.22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan, setiap pengendara wajib menggunakan helm, dilarang menggunakan telepon genggam dan mendengar musik pada saat mengendarai sepeda motor (Hubdat, 2009).

Dalam teori Lawrence Green mengatakan bahwa perilaku seseorang ditentukan atau terbentuk dari 3 faktor yaitu faktor predisposisi (pengetahuan, sikap, kepercayaan, dan keyakinan), faktor pemungkin (tersedianya atau tidak tersedianya fasilitas atau sarana kesehatan), dan faktor penguat (sikap, perilaku petugas kesehatan dan dukungan) (Notoatmodjo, 2010).

Pembentukan perilaku *safety riding* pada pengemudi sepeda motor, dapat dipengaruhi oleh faktor pengetahuan dan sikap. Menurut pudji (2009), pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan hati-hati. Pengetahuan berkendara tentang peraturan lalu lintas dapat menghindarkan pengendara untuk berperilaku tidak aman dengan mematuhi peraturan lalu lintas. Hal ini dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas jalan raya. Selain faktor pengetahuan dan sikap, faktor pengalaman juga sangat mempengaruhi perilaku para pengendara motor.

Banyak sekali perilaku pengendara sepeda motor yang menyimpang dari aturan-aturan yang berlaku, seperti : perilaku mengebut, menyalip tidak aman, mengemudi dalam keadaan mabuk, observasi jalan yang buruk dan penyalahgunaan jalur dilaporkan menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas (Hung, 2011).

Perilaku pengendara bermotor harus memperhatikan *safety riding* yang lebih untuk keamanan, kenyamanan dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, sebagaimana dilakukan untuk mengutamakan keselamatan bagi pengemudi maupun penumpang (Siregar, 2010).

Menurut data *Global Status Report on Road Safety* yang dikeluarkan WHO sebanyak 1,24 juta orang diseluruh dunia meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Apabila dibuatkan perhitungan rata-rata angka meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, sebanyak 3400 orang meninggal setiap harinya akibat kecelakaan lalu lintas di dunia. Menurut prediksi, pada tahun 2020, korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dapat mencapai hingga 1.900.000 orang. Berdasarkan wilayah tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi di dunia yaitu Cina, india, nigeria, brasil dan Indonesia adalah 5 dari 10 Negara Asia yang memiliki tingkat kematian penggunaan sepeda motor per 100.000 penduduk. Indonesia menempati urutan ke 5 dari Asia yang memiliki tingkat kematian penggunaan sepeda motor per 100.000 penduduk (*Road Safety Association Indonesia*, 2015).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) di Indonesia, menyebutkan pada tahun 2015, jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 98,9 ribu kasus kecelakaan lalu lintas. Angka ini meningkat 3,19 % dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai 95,5 ribu kasus. Jumlah kecelakaan lalu lintas dalam 10 tahun terakhir, mengalami fluktuansi dengan peningkatan paling tinggi terjadi pada tahun 2011, yakni mencapai 108 ribu kasus. Padahal, pada tahun 2010 hanya terjadi 66,5 ribu kasus kecelakaan lalu lintas sedangkan kasus yang paling terjadi pada tahun 2012 dengan 117,9 ribu kasus kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan data satuan seluruh wilayah Jakarta ditahun 2015, jumlah korban kecelakaan di wilayah Jakarta pusat sebanyak 459 jiwa dan yang meninggal dunia sebanyak 17 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 67 jiwa, dan luka ringan sebanyak 375 jiwa. Untuk wilayah Jakarta utara, jumlah korban kecelakaan sebanyak 689 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 138 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak

21 jiwa dan luka ringan sebanyak 530 jiwa. Di wilayah jakarta barat, jumlah korban kecelakaan sebanyak 698 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 96 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 334 jiwa dan luka ringan 268 jiwa. Di wilayah jakarta selatan, jumlah korban kecelakaan sebanyak 625 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 22 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 56 jiwa dan luka ringan sebanyak 547 jiwa. Di wilayah jakarta timur, jumlah korban kecelakaan sebanyak 977 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 84 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 206 jiwa dan luka ringan sebanyak 687 jiwa. Berdasarkan data satuan seluruh wilayah jakarta di tahun 2016, menunjukkan di wilayah jakarta pusat, jumlah korban kecelakaan sebanyak 464 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 21 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 69 jiwa dan luka ringan sebanyak 356 jiwa. Di wilayah jakarta utara, jumlah korban kecelakaan sebanyak 769 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 179 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 7 jiwa dan luka ringan sebanyak 583 jiwa. Di wilayah jakarta barat, jumlah korban kecelakaan sebanyak 637 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 70 jiwa dan luka berat sebanyak 351 jiwa dan luka ringan sebanyak 216 jiwa. Di wilayah Jakarta selatan, jumlah korban kecelakaan sebanyak 436 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 39 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 46 jiwa dan luka ringan sebanyak 401 jiwa. Di wilayah jakarta timur, jumlah korban kecelakaan sebanyak 1.069 jiwa, yang meninggal dunia sebanyak 98 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 109 jiwa dan luka ringan sebanyak 862 jiwa (Ditlantas polda metro jaya, 2017).

Berdasarkan data yang didapat Polri daerah Metro Lalu Lintas, satuan wilayah jakarta timur (cakung, duren sawit, pondok kopi, cipayung, cibubur, kramat jati, pasar rebo), pada tahun 2015 jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas sebesar 892 kasus, yang melibatkan kendaraan bermotor dua dengan korban Meninggal dunia sebanyak 64 jiwa, Luka Berat sebanyak 144 jiwa, Luka ringan sebanyak 389 jiwa. Rata-rata pengendara yang terlibat angka kejadian tertinggi di usia 16 sampai 30 tahun sebanyak 415 jiwa. Sedangkan jumlah angka kejadian di tahun

2016 sebanyak 904 kasus kecelakaan lalu lintas. Untuk kasus melibatkan kendaraan sepeda motor dengan korban meninggal dunia sebanyak 71 jiwa dengan luka berat sebanyak 90 jiwa dan luka ringan sebanyak 716 jiwa. Mengalami peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas dari tahun 2015 sebesar 892 kasus menjadi 904 kasus di tahun 2016. Berdasarkan data jumlah angka kejadian kecelakaan lalu lintas di tahun 2015, kurangnya kepatuhan pengendara sepeda motor akan kepemilikan SIM (surat izin mengemudi), sebanyak 703 jiwa tidak memiliki SIM dan di tahun 2016 mengalami peningkatan yang tidak memiliki SIM sebanyak 757 jiwa. Sedangkan rata-rata umur pengendara terlibat angka kejadian di usia 16 sampai 30 di tahun 2015 sebanyak 415 jiwa dan pada tahun 2016 sebanyak 370 jiwa (Polri Metro Jaya Lalu Lintas Jakarta Timur, 2017).

Kecelakaan lalu lintas sering dialami oleh pelajar SMA saat perjalanan menuju ke sekolah. Ada beberapa pelajar SMA yang tidak menggunakan helm saat berkendara sepeda motor dengan alasan jarak antara rumah mereka dengan sekolah itu dekat. Ada juga beberapa pelajar SMA yang mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi dengan alasan karena takut terlambat tiba di sekolah, sehingga mereka melawan arus lalu lintas agar mempersingkat waktu tempuh. Padahal melakukan tersebut memiliki resiko bahaya yang cukup mengancam keselamatan nyawa pengendaranya. Penyumbang kasus kecelakaan lalu lintas yang terbesar melibatkan pelajar SMA, dimana pada usia 17 tahun mereka sudah mendapatkan SIM (surat izin mengemudi) padahal mereka kurang mengetahui tentang peraturan lalu lintas. Kurangnya pengetahuan tentang mengemudi dan pengalaman yang minim sering menyebabkan kecelakaan sepeda motor. Kurangnya kesadaran akan keselamatan berkendara sepeda motor pada pelajar SMA karena hal tersebut baru bagi mereka. Selain kurangnya pengetahuan, pengalaman, perilaku saat mengendarai sepeda bermotor serta tidak menggunakan helm saat berkendara sepeda motor, juga diperlukan adanya dukungan dan motivasi keluarga, pendewasaan maupun pembentukan perilaku anak. Hal ini sejalan dengan penelitian

Riqky (2009) bahwa terdapat pengaruh antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding*.

Berdasarkan data Polri Metro Jaya Lalu Lintas, satuan wilayah Jakarta Timur pada tahun 2015, menunjukkan bahwa kasus kecelakaan lalu lintas rata-rata dialami oleh pelajar SMA sebanyak 760 jiwa korban kecelakaan berkendara bermotor, yang meninggal dunia sebanyak 84 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 202 jiwa dan luka ringan sebanyak 474 jiwa. Berdasarkan data tahun 2016, menunjukkan bahwa kasus kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pelajar SMA sebanyak 919 jiwa korban kecelakaan berkendara bermotor sepeda motor, yang meninggal dunia sebanyak 80 jiwa, yang mengalami luka berat sebanyak 92 jiwa dan luka ringan sebanyak 749 jiwa (Polri Metro Jaya Lalu Lintas Jakarta Timur, 2017).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Colle (2016) menunjukkan bahwa siswa kelas XI dan XII pada perilaku berkendara yang aman sebanyak 67,2% sedangkan responden berperilaku buruk sebanyak 32,8%, untuk kepemilikan SIM C sebanyak 53,4% responden tidak memiliki SIM C dan sebanyak 22,4% responden yang paling sedikit mendapatkan dukungan keluarga. Hasil penelitian ini menyebutkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM C, dukungan keluarga terhadap perilaku berkendara aman.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Hariyanto (2010), menunjukkan bahwa responden pelajar SMA sebanyak 64 siswa SMA memiliki perilaku baik terhadap berkendara aman sebesar 64 % sedangkan yang memiliki perilaku buruk dalam berkendara aman sebanyak 36% dari 36 siswa SMA. Hal ini menunjukkan bahwa penelitian sangat berpengaruh dalam berperilaku buruk dalam mengendarai sepeda motor.

Salah satu penelitian yang dilakukan oleh Perwitaningsih (2013), menunjukkan bahwa sebanyak 33,8% responden memiliki pengetahuan yang kurang tentang pengetahuan penggunaan helm dan penggunaan lampu sein saat berkendara, sebanyak 33,8% responden memiliki sikap masih kurang dalam penggunaan helm, penggunaan lampu sein dan

penggunaan ponsel saat berkendara, sebanyak 44,6% responden memiliki sikap masih kurang terhadap pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara, penggunaan ponsel dan ketaatan pada peraturan di jalan raya. Hasil penelitian ini menyebutkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara.

Hasil observasi awal yang dilakukan di SMA Negeri 102 Jakarta Timur, oleh peneliti dengan melakukan wawancara terhadap 10 remaja SMA kelas XII yang mengendarai sepeda motor tentang *safety riding*. Hasil wawancara terhadap 10 remaja SMA kelas XII menunjukkan bahwa masih kurang mengetahui berperilaku berkendara aman karena mereka tidak menggunakan memakai helm saat mengendarai sepeda motor, dengan alasan jarak antara rumah ke sekolah sangat dekat. Selain itu juga, mereka saat mengendarai sepeda motor tidak menyalakan lampu sein sebelum berbelok kiri ataupun kanan, dan jarang mengklakson bila melintasi jalan yang berbelok. Mereka juga sering mengatakan bahwa mereka melakukan ngebut-ngebutaan saat mengendarai sepeda motor bila mereka terlambat ke sekolah sehingga menimbulkan kecelakaan berkendara sepeda motor sebelum mereka tiba di sekolah. Saat mengendarai bermotor sering kali mereka berboncengan lebih dari 2 orang dan dari mereka juga mengatakan rata-rata tidak mempunyai SIM.

Berdasarkan uraian data dan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*) menggunakan sepeda motor pada siswa SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur Tahun 2017”

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah kecelakaan lalu lintas di Jakarta timur sebagian besar diakibatkan oleh pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi, salah satunya didominasi oleh pelajar SMA. Berdasarkan data kecelakaan kendaraan bermotor khususnya pada kalangan SMA terjadi peningkatan dari tahun 2015 ke 2016 sebesar 20,9%. Banyak faktor menyebabkan meningkatnya angka kejadian kecelakaan pada pelajar

SMA. Ditemukan juga pelajar SMA tidak menggunakan helm, ugal-ugalan dan menyalip kendaraan lain dengan paksa saat mengendarai kendaraan bermotor saat mereka pergi menuju kesekolah masing-masing sehingga menimbulkan terjadinya kecelakaan berkendara bermotor.

Perilaku keselamatan berkendara aman yang tidak sesuai dengan regulasi sangat berbahaya bagi keselamatan pengendara, pengendara lain dan penumpang, khususnya pelajar SMA. Maka penelitian ini diperlukan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*) pada siswa SMA khususnya kelas XII di Negeri 102 Jakarta Timur.

1.3. Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran karakteristik (Umur, jenis kelamin, pengalaman berkendara) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
2. Bagaimana gambaran pengetahuan tentang perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
3. Bagaimana gambaran sikap tentang perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
4. Bagaimana gambaran kepemilikan SIM tentang perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
5. Bagaimana gambaran dukungan keluarga dalam berperilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
6. Bagaimana gambaran motivasi dalam berperilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
7. Apakah ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?

8. Apakah ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
9. Apakah ada hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
10. Apakah ada hubungan dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
11. Apakah ada hubungan motivasi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
12. Untuk mengetahui faktor yang paling berpengaruh terhadap perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMA Negeri 102 Jakarta Timur?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*) menggunakan sepeda motor pada siswa SMA kelas XII negeri 102 Jakarta timur tahun 2017

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran karakteristik (Umur, jenis kelamin, pengalaman berkendara) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
2. Mengetahui gambaran pengetahuan tentang perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
3. Mengetahui gambaran sikap tentang perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?

4. Mengetahui gambaran kepemilikan SIM tentang perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
5. Mengetahui gambaran dukungan keluarga dalam berperilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
6. Mengetahui gambaran motivasi dalam berperilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
7. Untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
8. Untuk mengetahui hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
9. Untuk mengetahui hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
10. Untuk mengetahui hubungan dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
11. Untuk mengetahui hubungan motivasi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada SMA kelas XII Negeri 102 Jakarta Timur?
12. Untuk mengetahui faktor yang paling berpengaruh terhadap perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMA Negeri 102 Jakarta Timur?

1.5. Manfaat

1.5.1. Bagi Pengetahuan

Dapat menambah pengetahuan terutama dalam keilmuan tentang berkendara aman (*safety riding*).

1.5.2. Bagi Peneliti

Sebagai sarana dalam menerapkan dan mengembangkan teori yang telah diperoleh selama perkuliahan, serta menambah wawasan mengenai perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*).

1.5.3. Bagi Institusi

a. Bagi SMA Negeri 102 Jakarta Timur

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan bagi pengelola sekolah untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas siswa XII di SMA Negeri 102 Jakarta Timur dengan cara memberikan materi perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*).

b. Bagi Universitas Esa Unggul

Dapat menjadi referensi dalam memperluas wawasan mahasiswa khususnya program study Kesehatan Masyarakat Jurusan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Tentang perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*).

c. Bagi Peneliti Berikutnya

Dapat menjadi referensi dalam membuat penelitian berikutnya dan dapat memperluas penelitian tentang pengetahuan dan perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*).

1.6. Ruang Lingkup

Penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*) menggunakan sepeda motor pada siswa SMA kelas XII negeri 102 Jakarta Timur tahun 2017. Penelitian dilakukan mulai bulan Agustus 2017 - Januari 2018 di SMA negeri 102 Jakarta Timur. Penelitian ini dilakukan dari 10 orang yang di wawancarai untuk study pendahuluan awal, dari 10 orang remaja SMA kelas XII di SMA Negeri 102 Jakarta Timur. Penelitian ini dilakukan karena adanya perilaku yang tidak mengetahui *safety riding* dan tidak mematuhi *safety riding* saat mengendarai sepeda motor dan masih banyak yang belum menyadari pentingnya *safety riding*. Penelitian ini bersifat kuantitatif dengan menggunakan desain *Cross Sectional*, menggunakan data primer berupa pengisian kuesioner untuk mengetahui faktor-faktor

perilaku keselamatan berkendara aman (*safety riding*). Data yang didapatkan akan dianalisis menggunakan SPSS dengan uji *chi-square*.