

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, penyebab kecelakaan lalu lintas salah satunya disebabkan oleh sepeda motor dapat diklarifikasi menjadi empat faktor yaitu, kelalaian dari pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan dan lingkungan (Presiden RI, 2009).

Kematian lalu lintas jalan telah stabil pada 1,25 juta per tahun dari 180 negara di dunia, dengan tingkat kematian lalu lintas jalan tertinggi di negara-negara berpenghasilan rendah. Kematian lalu lintas jalan di antara pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor. Hampir separuh dari semua kematian di jalan dunia ada di antara mereka yaitu pengendara sepeda motor, pesepeda dan pejalan kaki. Namun, kemungkinan kematian di jalan sebagai pengendara sepeda motor, pengendara sepeda atau pejalan kaki bervariasi berdasarkan wilayah. Wilayah Afrika memiliki proporsi tertinggi kematian pejalan kaki dan pengendara sepeda di 43% dari semua kematian lalu lintas jalan, sementara angka ini relatif rendah di Wilayah Asia Tenggara. Asia Tenggara jumlah kematian lalu lintas terbanyak dari pengguna sepeda motor sebesar 34% dari total kematian lalu lintas (WHO, 2015).

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik jumlah kendaraan bermotor paling banyak di Indonesia dibandingkan pengguna kendaraan lain. Jumlah kendaraan bermotor sebanyak 105.150.082 di tahun 2015 sedangkan pengendara mobil sebanyak 7.063.433 di tahun 2016. Setiap tahun terus meningkat jumlahnya pada setiap kendaraan. Angka kecelakaan meningkat pada tahun 2016. Angka kecelakaan pada tahun 2015 sebanyak 98.970 kecelakaan lalu lintas sedangkan pada tahun 2016 sebanyak 106.129 kecelakaan (Badan Pusat Statistik, 2016).

Sepanjang tahun 2017 Polresta Tangerang mencatat jumlah ini dilihat dari kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 406 kejadian, turun dari tahun 2016 sebanyak 475 kejadian atau trennya menurun 14,5%, Kendaraan yang terlibat kecelakaan masih didominasi oleh kendaraan bermotor sebanyak 39.835 kendaraan, kendaraan roda empat sebanyak 5.382 kendaraan dan tronton sebanyak 2.246 kendaraan, dan yang terlibat kecelakaan perempuan lebih banyak dibanding laki-laki, petugas juga mengamankan barang bukti pelanggaran lalu lintas di tahun 2017 berupa 10.824 SIM dan 36.739 STNK (Kasatlantas Polresta Tangerang, 2017)

Selama lima tahun terakhir kecelakaan transportasi adalah penyebab kematian terbesar pada usia sekolah dan remaja, disamping penyakit demam berdarah dan tuberkulosis. 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 (Badan Intelijen Negara Republik Indonesia, 2014).

Remaja merupakan proses seseorang mengalami perkembangan semua aspek dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa. Remaja akhir atau istilah asing yaitu *late adolescence* merupakan remaja yang berusia antara 17-20 tahun. Masa ini merupakan masa menuju dewasa dengan sifat egois yaitu mementingkan diri sendiri dan mencari pengalaman baru (Sarwono, 2012).

Perilaku keamanan berkendara sebelum dan saat berkendara. Sebelum berkendara diantaranya memastikan kendaraan sepeda motor bisa berjalan dengan baik misalnya memeriksakan lampu, rem, klakson, gas, kopling kabel-kabel, rantai, kaca spion, bahan bakar, oli dan kondisi ban, pastikan perlengkapan berkendara sudah lengkap misalnya helm, pakaian pelindung, masker dan sarung tangan, membawa surat-surat kendaraan bermotor seperti SIM dan STNK. Saat berkendara diantaranya mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan, saat berjalan harus memperhatikan pengguna jalan lain tidak boleh ugal-ugalan, para pengendara motor diwajibkan untuk selalu menggunakan lajur sebelah kiri, jangan

mendahului kendaraan lain, saat keadaan hujan tidak boleh berkendara dengan kecepatan tinggi, nyalakan lampu pada isang dan malam hari sebagai penanda bahwa ada kendaran bermotor (Kusmagi, 2010).

Teori Lawrence Green menganalisa bahwa faktor perilaku dipengaruhi oleh 3 (tiga) faktor utama yaitu faktor predisposisi (*presdiposing factors*), faktor pemungkin (*enabling factors*) dan faktor penguat (*re inforcing factors*). Faktor predisposisi (*Predispocing Factors*), yakni faktor-faktor yang mempermudah atau mendahului terjadinya sebuah perilaku pada diri seseorang, antara lain : pengetahuan, sikap, persepsi. Faktor pemungkin (*enabling Factors*), yakni faktor-faktor yang memungkinkan atau memfasilitasi perilaku. Faktor pemungkin yang dimaksud adalah sarana dan prasarana atau fasilitas untuk terjadinya perilaku selamat dalam berkendara. Faktor penguat (*Reinforcing Factors*), yakni faktor-faktor yang memperkuat atau mendorong seseorang untuk berperilaku selamat saat berkendara seperti adanya dukungan dari orang lain untuk melakukan perilaku keselamatan berkendara (Notoadmodjo, 2010).

Pengemudi sepeda motor harus memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar, dan aman (Kusmagi, 2010). Hasil penelitian menunjukkan bahwa siswa kelas XI dan XII pada tingkat pengetahuan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Pada penelitian ini, proporsi perilaku *safety riding* yang baik lebih tinggi pada responden yang memiliki pengetahuan cukup terkait perilaku *safety riding* menunjukkan arah positif yang berarti adanya kecenderungan semakin baik pengetahuan siswa semakin mengenai *safety riding* maka perilaku siswa akan menjadi baik pula terhadap cara berkendara yang aman dan selamat (Colle *et al.*, 2016).

Hasil penelitian Asdar & Sidik (2013) bahwa ada hubungan antara sikap terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Hasil penelitian (Azizah, 2016) bahwa ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES.

Hasil penelitian Asdar & Sidik (2013) bahwa menunjukkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Keberadaan SIM pada siswa setidaknya akan mempengaruhi perilaku *safety riding* mereka. Hasil penelitian Sumiyanto *et al.*, (2014) bahwa perilaku teman sebaya berpengaruh terhadap praktik *safety riding*. Perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* yang sering dilakukan yaitu menggunakan helm setiap kali berkendara, menyalakan lampu sein kiri kanan sebelum berbelok.

SMK Angkasa 1 Sepatan terdapat di wilayah Kabupaten Tangerang Kecamatan Sepatan. Sekolah berada di pinggir jalan raya, akses untuk ke sekolah bisa dengan kendaraan umum (angkot) tetapi jumlahnya sedikit dan membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu agar bisa naik kendaraan umum. Sebagian siswa menggunakan sepeda motor untuk ke sekolah karena akses kendaraan umum seperti angkot sangat sedikit.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan di SMK Angkasa 1 Sepatan dengan melakukan wawancara terhadap 10 orang siswa yang mengendarai sepeda motor tentang keamanan berkendara. Hasil yang didapatkan bahwa sebanyak 60% siswa mempunyai perilaku tidak aman. Dampak dari beberapa perilaku tidak aman yaitu ada yang pernah terkena tilang oleh polisi karena tidak membawa STNK dan tidak mempunyai SIM, terjatuh karena mengendarai sepeda motor dengan selap-selip dan menabrak motor yang ada di depan. Dan siswa tidak pernah mendapatkan kegiatan mengenai *safety riding*.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan dan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Aman Berkendara Pada Siswa Kelas XII di SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil studi pendahuluan dicantumkan di atas, diketahui bahwa perilaku keamanan berkendara pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018 tidak aman sebesar 60%, tidak cukup baik dalam mengetahui pengertian *safety riding*. Perilaku tidak aman yang dilakukan oleh siswa seperti tidak memakai helm, tidak membawa STNK, mengendarai dengan kecepatan tinggi, mengendarai dengan menyelip-nyelip, dan tidak mempunyai SIM. Pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018 belum pernah mendapatkan penyuluhan mengenai *safety riding*. Hal-hal tersebut yang menjadi dorongan untuk peneliti melakukan penelitian tentang hubungan pengetahuan mengenai perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018?
2. Bagaimana gambaran pengetahuan mengenai perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018?
3. Apakah ada hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018.

2. Mengetahui gambaran pengetahuan mengenai perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMA Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018.
3. Mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara aman pada siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Peneliti

Dapat menerapkan dan mengaplikasikan ilmu K3 yang telah diperoleh selama di bangku perkuliahan dan dapat dijadikan tambahan pengalamana dalam melakukan penelitian.

1.5.2 Bagi Siswa Kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan

Diharapkan siswa mengetahui mengenai perilaku berkendara yang aman dan menumbuhkan kesadaran dalam berkendara agar tidak ada kejadian kecelakaan lalu lintas.

1.5.3 Bagi Institusi Pendidikan

Dapat menjadi referensi dalam memperluas wawasan mahasiswa khususnya program study Kesehatan Masyarakat jurusan Kesehatan dan Keselamatan Kerja mengenai keselamatan berkendara aman (safety riding).

1.6 Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan pengetahuan dan sikap mengenai perilaku berkendara aman pada siswa kelas kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018. Penelitian ini dilakukan mulai bulan Agustus-Januari 2018 pada kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan Tahun 2018. Penelitian ini dilakukan pada 10 orang siswa kelas XII SMK Angkasa 1 Sepatan yang mengendarai motor dan sebesar 60% berperilaku tidak aman. Penelitian ini dilakukan karena melihat siswa masih kurangnya pengetahuan dan sikap dalam berperilaku berkendara aman, belum menyadari pentingnya berkenadara aman saat mengendarai sepeda motor, dan tidak mematuhi mengenai safety riding saat berkendara. Dalam

penelitian ini menggunakan pendekatan kauntitatif. Desain penelitian menggunakan *crosssectional*. Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan kuesioner.

Universitas
Esa Unggul

Universitas
Esa Unggul

Universitas
Esa Unggul