



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan sepeda motor adalah alat transportasi yang paling banyak dan mudah ditemui di Indonesia. Kemudahan dalam penggunaan serta kurang tertariknya masyarakat dalam menggunakan transportasi umum membuat sepeda motor lebih banyak digemari oleh masyarakat. Menurut Data Badan Pusat Statistik pada tahun 2015, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 121,39 juta unit. Dari angka yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit (81,5%). Diikuti mobil penumpang dengan jumlah 13,48 juta unit (11,11%), kemudian mobil barang 6,6 juta unit (5,45%), serta mobil bis dengan jumlah 2,4 juta unit (1,99%) dari total kendaraan.

Banyaknya jumlah sepeda motor di jalan raya tentu saja menyebabkan berbagai masalah, salah satu contohnya yaitu kecelakaan lalu lintas. Hasil laporan *Global Status Report on Road Safety* tahun 2015 dalam data WHO, Indonesia menjadi negara ketiga di Asia di bawah Tiongkok dan India dengan total 38.279 total kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Walaupun Indonesia secara data memang menduduki peringkat ketiga namun dilihat dari presentase statistik dari jumlah populasi, Indonesia menduduki peringkat pertama dengan angka kematian 0,015% dari jumlah populasi dibawah Tiongkok dengan 0,018% dan India 0,017% (WHO, 2015). Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) memperkirakan sekitar 1,24 juta orang meninggal dunia dan sekitar 50 juta orang mengalami luka berat dan ringan setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas. WHO memperkirakan tahun 2020 kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab terbesar ketiga kematian diseluruh dunia setelah penyakit jantung dan depresi (WHO, 2015).

Di Kota Depok pertumbuhan kendaraan sepeda motor setiap tahun terus meningkat. Berdasarkan hasil laporan Statistik Transportasi Kota Depok 2016, pada tahun 2012 sampai dengan tahun 2016 pertumbuhan sepeda motor selama lima tahun terakhir mengalami peningkatan mencapai 13% per tahun (Badan Pusat Statistik Kota Depok, 2016). Menurut data

Badan Pusat Statistik pada tahun 2016 jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 104.976 dan jumlah korban meninggal 23.385 orang, sementara itu terdapat 93,52% faktor penyebab kecelakaan, yaitu karena kesalahan pengemudi atau *human error*. Faktor pengemudi yang dimaksud adalah kondisi fisik seperti kelelahan, mengantuk, mabuk, mengebut, dan kesalahan membaca petunjuk jalan (Badan Pusat Statistik Kota Depok, 2016).

Berdasarkan data POLRI terdapat 15.726 orang meninggal dunia diseluruh Indonesia akibat kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2015. Itu berarti sekitar 1.300 orang meninggal setiap bulannya, 45 orang tiap hari, dan 2 jam orang meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Sedangkan di Depok, Jawa Barat dalam Data Laka Lantas memcatat kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016 dan 2017 terus meningkat. Pada tahun 2016 bulan Januari sampai dengan Desember terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 294 kasus dengan jumlah korban sebanyak 328 orang. Kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 14 orang (0,04%), luka berat sebanyak 214 orang (0,65%), luka ringan sebanyak 100 orang (0,3%), dan dengan total kerugian mencapai 581.050.000 juta rupiah (POLRES Kota Depok, 2017).

Sementara di tahun 2017 pada bulan Januari sampai dengan Agustus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Depok, Jawa Barat sebanyak 175 kasus kecelakaan dengan korban sebanyak 204 orang. Kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 8 orang (0,04%), luka berat sebanyak 103 orang (0,5%), dan luka ringan sebanyak 95 orang (0,46%), serta dengan total kerugian mencapai 266.000.000 juta rupiah (POLRES Kota Depok, 2017). Jika dilihat kecelakaan terus meningkat pada tahun 2017 dari pada tahun 2016 pada bulan Januari sampai dengan Agustus. Dari Data Laka Lantas Kota Depok tahun 2017, jumlah korban kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016 peringkat kedua terbanyak ada pada pelajar SMA dengan korban meninggal sebanyak 1 orang (0,004%), luka berat sebanyak 32 orang (0,13%), dan luka ringan sebanyak 22 orang (0,1%). Sedangkan peringkat pertama dengan jumlah korban meninggal sebanyak 11 orang (0,04%), luka

berat sebanyak 125 orang (0,5%), dan luka ringan sebanyak 61 orang (0,24%) terjadi pada karyawan swasta (POLRES Kota Depok, 2017).

Sama dengan tahun 2016, pada tahun 2017 pun pelajar SMA ada diperingkat kedua setelah karyawan swasta yaitu dengan jumlah korban meninggal sebanyak 1 orang (0,008%), luka berat sebanyak 21 orang (0,17%) dan luka ringan sebanyak 27 orang (0,2%). Sedangkan pada karyawan swasta jumlah korban meninggal sebanyak 1 orang (0,008%), luka berat sebanyak 41 orang (0,3%) dan luka ringan sebanyak 32 orang (0,25%) (Data Laka Lantas, 2017). Banyaknya kendaraan bermotor yang digunakan setiap kalangan berdampak sangat besar pada kecelakaan lalu lintas. Menurut Data Laka Lantas Kota Depok, di Kota Depok untuk kalangan anak SMA terdapat 80.840 jumlah kendaraan bermotor yang digunakan setiap hari untuk berangkat ke sekolah. Dengan begitu, tinggat kecelakaan lalu lintas akan semakin besar untuk terjadi (POLRES Kota Depok, 2017).

Safety riding merupakan perilaku pengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang didalamnya merupakan dasar pelatihan berkendara dengan memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang (Ariwibowo, 2013). Menurut *Motorcycle Safety Foundation* (2005) *safety riding* merupakan perilaku kendaraan yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain, pengendara yang aman dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas. Pengendara yang bertanggung jawab tidak hanya mempunyai keahlian berkendara yang baik, melainkan juga perilaku yang baik pula (MSF, 2005). Di kota Depok, masyarakat belum paham betul apa itu *safety riding*, karena masih banyaknya masyarakat yang tidak menggunakan APD saat mengendarai sepeda motor dan tidak memiliki kesadaran untuk meningkatkan keamanan diri sendiri maupun orang lain saat berkendara. Berdasarkan data operasi zebra yang dilakukan POLANTAS Kota Depok, 2 dari 5 pengendara sepeda motor tidak

menggunakan APD secara benar karena alasan jarak tempuh yang dekat (POLRES Kota Depok, 2017).

Hubungan pengetahuan dengan perilaku berkendara amandapat dilihat dari pengetahuan mahasiswa tentang keselamatan berkendara, diukur melalui pernyataan-pernyataan yang mengungkapkan sejauh mana pengetahuan mahasiswa tentang keselamatan berkendara pada saat mengendarai sepeda motor. Pengendara yang memiliki pengetahuan yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara dibandingkan pengendara yang memiliki pengetahuan yang rendah (Astuti, 2014). Sedangkan hubungan sikap dengan perilaku berkendara aman adalah bagaimana sikap pengemudi yang lebih mementingkan kepentingan umum, kepentingan dan keselamatan orang lain, akan berarti sekaligus menjaga keamanan diri sendiri. Pengemudi yang memiliki sikap dan mental yang baik, bersedia menjaga keselamatan orang lain bukan hanya dirinya sendiri. Bila pengemudi menjalankan sikap yang baik, dan tidak mudah terbawa emosi di jalan karena keadaan jalanan, maka kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi (MSF, 2005).

Semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka akan semakin baik pula penerapan aplikasi pengetahuan tersebut, sebaliknya jika tingkat pengetahuan rendah maka akan rendah pula penerapannya (Notoatmodjo, 2010). Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah seseorang atau anak usia sekolah dasar melakukan penginderaan terhadap suatu obyek tertentu. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (Notoatmodjo, 2010). Perilaku merupakan bentuk respon atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang).

Akan tetapi, dalam memberikan respons sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Menurut Green dalam buku Notoatmodjo (2010), menganalisis bahwa perilaku manusia dari tingkatan kesehatan. Kesehatan seseorang atau masyarakat dipengaruhi oleh 2 faktor pokok yakni faktor perilaku (*behaviour causer*)

dan faktor dari luar perilaku (*non behaviour causer*). Serta sesuai dengan pendapat Notoadmodjo (2010) yang menyatakan bahwa pengetahuan adalah domain yang sangat penting untuk membentuk tindakan atau perilaku seseorang. Perilaku yang didasari pengetahuan akan lebih langgeng dibandingkan dengan perilaku yang tidak didasari pengetahuan.

SMA Negeri 3 Depok merupakan salah satu sekolah yang banyak diakses dengan menggunakan kendaraan sepeda motor. Dari jumlah siswa sebanyak 760 jiwa, sekitar 75% menggunakan kendaraan sepeda motor untuk pergi kesekolah termasuk para guru dan juga *staf*. Dari data yang diperoleh dari laporan kecelakaan di SMA Negeri 3 Depok selama 3 tahun terakhir, jumlah kecelakaan meningkat. Pada tahun 2015, siswa SMA Negeri 3 Depok yang mengalami kecelakaan lalu lintas saat pergi ke sekolah sebanyak 3 siswa, pada tahun 2016 ada 7 siswa yang mengalami kecelakaan lalu lintas, sedangkan pada tahun 2017 ada sebanyak 11 siswa yang mengalami kecelakaan lalu lintas saat hendak pergi ke sekolah.

Berdasarkan latar belakang, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang hubungan pengetahuan dan sikap siswa kelas XII terhadap perilaku berkendara (*safety riding*) di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil observasi di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017, 3 dari 10 siswa/siswi kelas XII tidak menggunakan APD secara lengkap yang terdiri dari helm, sarung tangan, jaket, masker wajah dan pelindung mata dan sepatu *safety*, tidak memiliki SIM walaupun seharusnya sudah harus memiliki SIM karna menurut UU no 22 tahun 2009 pasal 81 setiap remaja umur 17 tahun sudah harus memiliki SIM, tidak paham mengenai rambu-rambu lalu lintas dan tidak mengetahui bagaimana cara berkendara yang baik dan benar. Hal-hal tersebut yang menjadi dorongan untuk peneliti melakukan penelitian tentang hubungan pengetahuan dan sikap siswa kelas XII terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017.

1.2 Pertanyaan Peneliti

1. Bagaimana gambaran perilaku siswa kelas XII pengendara sepeda motor di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017?
2. Bagaimana gambaran pengetahuan siswa kelas XII pengendara sepeda motor tentang perilaku keselamatan berkendara di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017?
3. Bagaimana gambaran sikap siswa kelas XII pengendara sepeda motor tentang perilaku keselamatan berkendara di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017?
4. Apakah Ada hubungan pengetahuan keselamatan berkendara siswa kelas XII terhadap perilaku keselamatan berkendara pengendara sepeda motor di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017?
5. Apakah Ada hubungan sikap keselamatan berkendara siswa kelas XII terhadap perilaku keselamatan berkendara pengendara sepeda motor di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui hubungan pengetahuan dan sikap mengendara siswa kelas XII dengan perilaku keselamatan (*safety riding*) di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran perilaku keselamatan berkendara siswa kelas XII pengendara sepeda motordi SMA Negeri 3 Depok tahun 2017
2. Mengetahui gambaran pengetahuan keselamatan berkendara siswa kelas XII pengendara sepeda motor di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017.
3. Mengetahui gambaran sikap keselamatan berkendara siswa kelas XII pengendara sepeda motordi SMA Negeri 3 Depok tahun 2017.
4. Menganalisis hubungan pengetahuan siswa kelas XII pengendara sepeda motor dengan perilaku keselamatan berkendara di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017.

5. Menganalisis hubungan sikap siswa kelas XII pengendara sepeda motor dengan perilaku keselamatan berkendara di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Peneliti

Mendapatkan pengetahuan dan keterampilan dalam menerapkan ilmu pengetahuan yang didapat selama masa perkuliahan khususnya dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja.

1.4.2 Bagi Siswa kelas XII di SMA Negeri 3 Depok

Sebagai informasi mengenai *safety riding* dan menumbuhkan kesadaran siswa kelas XII SMA Negeri 3 Depok tentang pentingnya *safety riding* sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

1.4.3 Bagi Institusi Pendidikan

Memperoleh gambaran *safety riding* siswa kelas XII di SMA Negeri 3 Depok yang dapat dijadikan sebagai masukan dalam membuat kebijakan bersepeda motor di lingkungan sekolah dan sekitarnya sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengetahuan dan sikap berkendara siswa kelas XII terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) di SMA Negeri 3 Depok tahun 2017. Sampel penelitian ini adalah siswa kelas XII yang mengendarai sepeda motor di SMA Negeri 3 Depok yang dilaksanakan pada bulan Januari 2018 – Februari 2018. Berdasarkan hasil observasi terdapat 65% siswa kelas XII yang memiliki pengetahuan dan sikap buruk terhadap perilaku *safety riding*. Desain penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*. Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan kuesioner.