

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Era globalisasi seperti sekarang ini, manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi sehari-hari. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat membawa dampak positif dalam kesejahteraan kehidupan manusia dan dampak negatif di jalan raya. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian dan kematian. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular (Russeng, 2011).

Setiap tahun tercatat 1,35 juta orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas diseluruh dunia, artinya setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa. Sebanyak 72% kasus kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi di Indonesia. WHO menambahkan, hanya dalam kurun waktu tiga tahun jumlah korban tewas di jalan raya bertambah 100.000 orang. Kini kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh utama manusia dengan rentang usia 5 hingga 29 tahun (WHO, 2018).

Menurut data Korlantas, angka kecelakaan lalu lintas selama tahun 2019 di Indonesia ada 109.000 insiden kecelakaan yang menewaskan 30.000 korban jiwa (Subdit Keamanan dan Keselamatan (Kamsel) Korlantas Mabes Polri, 2019). Korlantas Polri mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas hingga 25 Februari 2020 sebanyak 210 kejadian. Kecelakaan tersebut didominasi oleh sepeda motor sebanyak 144 kejadian. Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga kerap terjadi pada bus dan truk yakni masing-masing 18 kejadian (Korlantas Polri, 2020).

Data yang didapat dari Dirlantas POLDA Banten, 649 nyawa melayang akibat kecelakaan lalu lintas di Banten sepanjang 2019. Berdasarkan data yang BPTD dari kepolisian, 70 persen kecelakaan disebabkan oleh motor. Berdasarkan data yang dirilis Polda Banten tahun 2018, dari Januari hingga

Oktober, 197 kecelakaan melibatkan anak sekolah yang masih berusia 11 sampai 17 tahun yang merupakan usia sekolah menengah pertama dan atas (SMP dan SMA) (Subdit Gakkum Polda Banten, 2019).

Berdasarkan data Dirlantas Polda Banten, total pelanggaran lalu lintas yang ditindak saat Operasi Patuh Kalimaya 2019 mencapai 19.471. Terdapat perbedaan yang sangat signifikan dengan 2018, sebanyak 7.152 angka peningkatan pelanggaran lalu lintas. Adapun jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjaring razia oleh masing-masing tingkatan kepolisian yaitu, Polda Banten 2.164 pelanggaran, Polres Serang 2.078 pelanggaran dan Polres Pandeglang 1.472 pelanggaran. Kemudian, Polres Lebak 3.708 pelanggaran, Polres Cilegon 2.630 pelanggaran, Polres Tangerang 4.978 pelanggaran dan Polres Serang Kota 2.441 pelanggaran. Pelanggaran yang paling banyak dilakukan pengendara roda dua yaitu tidak mengenakan helm berstandar SNI sebanyak 6.486 pelanggaran, disusul melawan arus 3.777 pelanggaran dan menggunakan HP saat berkendara 37 pelanggaran. (Subdit Gakkum Polda Banten, 2019).

Batasan usia masa remaja menurut Hurlock, Awal masa remaja berlangsung dari mulai umur 13-16 tahun atau 17 tahun, dan akhir masa remaja bermula dari usia 16 atau 17 tahun sampai 18 tahun, yaitu usia matang secara hukum(Hurlock, 2011). Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi pasal 25, usia minimal untuk mengikuti ujian pendaftaran SIM C adalah 17 tahun. Peserta uji dinyatakan lulus Ujian Teori SIM, jika memiliki pengetahuan baik mengenai teori berkendara dengan menjawab secara benar paling rendah 70% (tujuh puluh persen) dari semua soal yang diujikan(Korlantas, 2009). Dengan pengetahuan tentang mengemudi yang dangkal sering menyebabkan kecelakaan yang fatal. Kurang pengetahuan dan pengalaman tersebut membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan di jalan raya (Siregar, 2011).

Faktor-faktor yang mempengaruhi *safety riding* diantaranya pengetahuan, perilaku, persepsi, kepemilikan SIM serta dukungan orang lain. Pengetahuan adalah segenap apa yang kita ketahui tentang suatu objek tertentu. Perilaku

merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, dan tindakan. Persepsi adalah proses individu dalam menginterpretasikan, mengorganisasikan dan memberi makna terhadap stimulus yang berasal dari lingkungan di mana individu itu berada yang merupakan hasil dari proses belajar dan pengalaman. Sarana dan prasarana atau fasilitas untuk terjadinya perilaku selamat dalam berkendara seperti halnya karakteristik dari pengendara yang mengemudikan kendaraan bermotor harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM C), adanya dukungan fasilitas kendaraan bermotor, dan peraturan lalu lintas serta adanya dukungan dari orang lain untuk melakukan perilaku keselamatan berkendara (Sumiyanto, 2014).

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Colle, menyatakan ada hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* yang mana proporsi perilaku *Safety Riding* yang baik lebih tinggi pada responden yang memiliki pengetahuan cukup terkait perilaku *safety riding* (et al. Colle, 2016). Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Azizah, menyatakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan, sikap, persepsi, dan peran sebaya dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015 (Azizah, 2016). Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Alam, menyatakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan, sikap, kepemilikan SIM, dukungan keluarga, dan motivasi dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMAN 102 Jakarta Timur Tahun 2018 (Alam, 2018). Berdasarkan hal di atas menunjukkan bahwa faktor yang paling banyak berhubungan dengan perilaku *safety riding* adalah faktor pengetahuan.

SMA Negeri 1 Waringinkurung memiliki 830 siswa yang berlalu lalang mengendarai sepeda motor setiap harinya. Berdasarkan studi pendahuluan yang didapat dari bagian kesiswaan (BK) didapatkan hasil dari bulan januari hingga maret 2020, terjadi 7 kejadian kecelakaan pada siswa. Sedangkan sepanjang tahun 2019 terjadi 9 kecelakaan, yang mana mengalami penurunan dari tahun 2018 dengan jumlah 11 kecelakaan. Dari hasil wawancara dengan Satpam sekolah didapatkan dampak dari kecelakaan ini membuat siswa harus absen sekolah. Pada umumnya kecelakaan yang terjadi didominasi oleh

kelalaian pengendara seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi dan membelok tanpa menyalakan lampu sen.

Berdasarkan Survey pendahuluan yang dilakukan terhadap 30 siswa kelas XII pada tanggal 13 Juli 2020 dengan mengisi *google formulir* mengenai pengetahuan *safety riding*, didapatkan 19 siswa memiliki pengetahuan kurang baik dengan jawaban benar dibawah 70% dan 11 siswa memiliki pengetahuan baik dengan jawaban benar diatas 70%. Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi Bagian Ketiga Syarat Kelulusan Pasal 65 (1) Peserta uji dinyatakan lulus Ujian Teori, jika memiliki pengetahuan baik mengenai teori berkendara dengan menjawab secara benar paling rendah 70% (tujuh puluh persen) dari semua soal yang diujikan. (Korlantas Polri, 2012). Pada tanggal 14 Juli 2020 dilakukan observasi terhadap siswa yang datang ke sekolah untuk mendaftar ulang, didapatkan 8 siswa yang mengendarai sepeda motor dengan tidak memakai helmet serta tidak membawa SIM dan STNK. Selain itu ada 1 orang siswa mengendarai sepeda motor yang membawa penumpang lebih dari 2 orang.

Dari uraian di atas penulis tertarik untuk lebih lanjut melakukan penelitian. Oleh karena itu penulis menyimpulkan judul “Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020”.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, pengetahuan dan perilaku berkendara yang aman sangat dibutuhkan oleh seorang pengendara. Hasil survey pendahuluan yang dilakukan terhadap 30 siswa yang berada di sekitar sekolah yaitu dengan mengisi kuesioner mengenai Pengetahuan mengenai Perilaku Aman Berkendara pada mahasiswa, didapatkan 19 siswa memiliki pengetahuan kurang baik dengan jawaban benar dibawah 70% dan 11 siswa memiliki pengetahuan baik dengan jawaban benar diatas 70%. Berdasarkan masalah tersebut, maka peneliti tertarik melakukan penelitian tentang

“Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020”.

1.3.Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran pengetahuan *safety riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020?
2. Bagaimana gambaran perilaku *safety riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020?
3. Bagaimana hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020?

1.4.Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui Hubungan Pengetahuan dan Perilaku *Safety Riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020.

1.4.2. Tujuan Khusus

- a. Mengetahui gambaran pengetahuan *Safety Riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020.
- b. Mengetahui gambaran perilaku *Safety Riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020.
- c. Menganalisis hubungan pengetahuan dengan perilaku *Safety Riding* pada Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020.

1.5.Manfaat Penelitian

1.5.1. Bagi Peneliti

Sebagai sarana untuk menerapkan ilmu yang telah didapat pada saat perkuliahan dan sebagai sarana untuk mengembangkan pengetahuan di bidang keselamatan dan kesehatan kerja khususnya tentang praktik *Safety Riding*.

1.5.2. Bagi Universitas

Dapat menjadi referensi dalam memperluas wawasan mahasiswa Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat khususnya peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja tentang praktik *Safety Riding*.

1.5.3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Dapat menjadi referensi dalam membuat penelitian berikutnya dan memperluas penelitian tentang *Safety Riding*.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020. Penelitian ini akan dilakukan di SMA Negeri 1 Waringinkurung yang beralamat di jalan Komp. Taman Krakatau Blok B8 KM. 03. Subjek yang diteliti adalah Siswa di SMA Negeri 1 Waringinkurung tahun 2020, dimulai dari bulan Maret sampai bulan Juli tahun 2020. Penelitian ini dilakukan karena berdasarkan survey pendahuluan didapatkan didapatkan 19 siswa memiliki pengetahuan kurang baik dengan jawaban benar dibawah 70% dan 11 siswa memiliki pengetahuan baik dengan jawaban benar diatas 70%, Metode penelitian yang digunakan yaitu kuantitatif dengan teknik penelitian *cross sectional*.