

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam era globalisasi ini, kebutuhan akan ketersediaan sarana prasarana lalu lintas publik yang aman dan nyaman sangat diharapkan oleh seluruh masyarakat luas. Seiring dengan meningkatnya perekonomian dan daya beli masyarakat, pertumbuhan kepemilikan kendaraan juga terus meningkat, kemudahan mendapatkan kendaraan sepeda motor dengan cara kredit, mendorong tingginya jumlah kendaraan. Hal ini menyebabkan pertumbuhan jumlah kendaraan menjadi makin tidak terkendali yang tentunya makin menambah beban kemacetan di jalan (Abubakar, 2012).

Banyaknya kendaraan yang ada saat ini cukup berisiko untuk terjadinya kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas merupakan momok mengerikan yang terjadi di banyak negara. Terlebih untuk negara-negara berkembang, dimana urusan transportasi seperti benang kusut. Data terbaru Global Burden, di negara berkembang kecelakaan lalu lintas termasuk lima besar penyebab utama kematian di dunia. Melampaui HIV/AIDS, malaria, TBC, dan penyakit pembunuh lainnya. Para korban cenderung merupakan warga miskin, muda, dan kebanyakan laki-laki. Pembunuh global yang paling mengancam dalam berlalu lintas adalah kendaraan bermotor (Amanda & Firmansyah, 2014).

Menurut data *Global Status Report on Road Safety* yang dikeluarkan WHO sebanyak 1,24 juta orang diseluruh dunia meninggal karena kecelakaan lalu lintas. 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. Menurut prediksi, pada tahun 2020 korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dapat mencapai hingga 1.900.000 orang. Kecelakaan lalu lintas jalan menjadi penyebab utama kematian nomor satu diantara semua kelompok usia dan juga menjadi penyebab kematian nomer satu diantara mereka yang berusia 15-29 tahun (WHO, 2015).

Kementerian Kesehatan RI (2015) juga mengungkapkan bahwa selama lima tahun terakhir, kecelakaan transportasi adalah penyebab kematian terbesar pada usia sekolah dan remaja. Di tahun 2011, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban dibawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata – rata angka kematian 1.000 anak – anak dan remaja setiap harinya (Badan Intelijen Negara RI, 2014). Hal ini dapat dikarenakan pada usia remaja merupakan kelompok usia yang memiliki mobilitas tinggi dengan berbagai aktifitas dan cenderung masih labil dalam berkendara karena usia yang muda (Colle dkk, 2016).

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).

Remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang berkendara yang dangkal sering menyebabkan terjadinya kecelakaan. Pengetahuan mereka tentang kendaraan masih kurang karena masih merupakan hal baru bagi mereka, rata-rata emosi anak muda masih labil dan belum terkontrol. Mereka tidak memerhatikan marka atau rambu yang ada (Hidayat & Lakoro, 2012).

Di Indonesia jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas, pada tahun 2017 jumlah kendaraan sepeda motor yaitu 113.030.793 unit, mobil beban sebanyak 7.523.550 unit, mobil penumpang 15.493.068 unit, dan bus 2.509.258 unit. Begitupun jumlah angka kecelakaan sepeda motor pada tahun 2017 mencapai 103.228 dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 30.568, luka berat sebanyak 14.395, luka ringan sebanyak 119.945 dan kerugian materi 215.446.000 (Badan Pusat Statistik, 2017).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (2017) di Indonesia, menyebutkan selama tahun 2013 sampai 2017 jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata – rata 0.77% per tahun dan diikuti oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan yaitu 3.72% dan 2.08%, tetapi nilai kerugian materi mengalami penurunan 4.21%. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan tren yang turun naik dengan jumlah korban luka ringan dan meninggal dunia, sebaliknya untuk luka berat dan kerugian materi yang memperlihatkan tren menurun.

Berdasarkan Badan Pusat Statistik (2017) di provinsi Banten jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016 terjadi 1.871 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia mencapai 862 orang, luka berat 571 dan luka ringan 1755. Sedangkan pada tahun 2017 turun menjadi 1.723 kasus, korban meninggal dunia turun menjadi 795 orang, korban luka berat turun menjadi 338 dan korban luka ringan turun menjadi 1.722. Korban kecelakaan tersebut masih didominasi oleh pelajar dan karyawan swasta. Sedangkan usia korban di dominasi umur 17 sampai 25 tahun. Sementara, jenis kendaraan yang terlibat masih didominasi kendaraan roda dua (Bantenpos, 2017).

Sepanjang tahun 2019 Polresta Tangerang mencatat sebanyak 38 orang meninggal dunia akibat kecelakaan, jumlah ini mengalami peningkatan dibanding tahun 2018 yang mencapai 27 orang, untuk luka berat di tahun 2019 mencapai 240 orang mengalami peningkatan dibanding tahun 2018 sebanyak 209 orang, sedangkan luka ringan mengalami kenaikan dari tahun 2018 sebanyak 363 orang menjadi 377 orang di tahun 2019. Sedangkan sepanjang bulan februari dan maret tahun 2020 jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 28 kecelakaan, sebanyak 12 orang meninggal dunia, sebanyak 9 orang luka berat dan 19 orang luka ringan (Kasatlantas Polresta Tangerang, 2020).

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitanya dengan lalu lintas karena dapat menimbulkan kerugian dan kematian. Banyaknya kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan raya disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor manusia (61%), faktor kendaraan (9%) terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik

lalu lintas), faktor prasarana dan lingkungan (30%) (Ayuningtyas, 2017). Faktor manusia diantaranya adalah lengah, tidak tertib, tidak terampil, dan berkendara dengan kecepatan tinggi. Kebanyakan kecelakaan terjadi karena kurangnya pengetahuan dan perilaku tidak aman dari pengemudi seperti tidak menggunakan alat pelindung diri (APD), penggunaan handphone saat berkendara, mengendarai dengan kecepatan tinggi, merokok, mengkonsumsi alkohol dan obat – obatan serta tidak mentaati peraturan lalu lintas (Badan Intelijen Negara Republik Indonesia, 2014).

Menurut Kusmagi (2010) pengemudi sepeda motor harus memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar dan aman. Prilaku keamanan berkendara sebelum berkendara diantaranya memastikan kendaraan sepeda motor bisa berjalan dengan baik, pastikan perlengkapan berkendara sudah lengkap seperti helm, masker, pakaian pelindung dan sarung tangan, membawa surat – surat kendaraan bermotor seperti SIM dan STNK. Saat berkendara diantaranya mematuhi rambu – rambu lalu lintas.

Dalam mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan menerapkan prinsip *safety riding* dapat menjadi solusi, kecelakaan yang sering terjadi biasanya di mulai dari melakukan pelanggaran dan kelalaian. Istilah keselamatan berkendara atau yang biasa disebut dengan *safety riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain (Hildiario, 2015).

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 (*reinforcing factors*). Faktor predisposisi (*Predisposing 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, 2012).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Colle dkk (2016) menunjukkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM C, dukungan keluarga terhadap perilaku berkendara aman. 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* dan 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.

Berdasarkan penelitian Alam (2018) tentang faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan aman (*safety riding*) menggunakan sepeda motor pada siswa SMA kelas XII Negeri Jakarta hasil penelitian terdapat hubungan antara pengetahuan, sikap, kepemilikan sim, dukungan keluarga dengan perilaku berkendara aman.

SMK Bina Am Ma'mur terdapat di wilayah Tangerang Kecamatan Cikupa. Sekolah swasta yang berada di pinggir jalan dan banyak dilalui kendaraan, akses untuk ke sekolah bisa dengan kendaraan umum (angkot) tetapi 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 membutuhkan waktu yang lebih lama untuk sampai disekolah dibandingkan dengan sepeda motor.

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan di SMK Bina Am Ma'mur dengan wawancara dan observasi mengenai perilaku *safety riding* kepada 20 orang siswa kelas XII. Didapatkan hasil siswa berjumlah 14 orang (70%) dengan perilaku tidak aman dalam berkendara, seperti tidak memakai helm terdapat 14 siswa tidak memakai helm dengan alasan jarak antara rumah dan sekolah tidak jauh, tidak menyalakan lampu sein saat berbelok, kaca spion tidak lengkap terdapat 7 motor, mengendarai motor dengan kecepatan tinggi,

berboncengan lebih dari 2 orang, dan serta 17 siswa belum memiliki SIM dan 14 siswa tidak membawa STNK. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur yang belum berperilaku *safety riding*. Dampak dari beberapa perilaku tidak aman yaitu pernah ada 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 depannya saat jalanan macet karena kurang hati - hati. Dan siswa tidak pernah mendapatkan kegiatan mengenai *safety riding*, dampak tidak menerapkan kegiatan *safety riding* di sekolah siswa dapat mengendarai kendaraan dengan semaunya dan nama sekolah menjadi tidak baik di masyarakat apabila siswa sekolah berkendera tidak berperilaku *safety riding*.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan dan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Siswa Kelas XII Di SMK Bina Am ma'mur Tahun 2020”.

1.2 Rumusan Masalah

Salah satu masalah timbulnya kecelakaan di jalan raya adalah dari perilaku pengendara yang tidak menerapkan *safety riding*. Terdapat sekitar 400.000 korban dibawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata – rata angka kematian 1.000 anak – anak dan remaja setiap harinya. Berdasarkan adanya studi pendahuluan pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur terdapat 70% siswa dengan perilaku tidak aman dalam berkendara seperti tidak menggunakan alat pelindung diri, berkendara dengan kecepatan tinggi dan berboncengan lebih dari 2 orang dan hanya 30% siswa dengan perilaku aman berkendara. Dengan adanya kejadian ini maka penulis melakukan penelitian mengenai faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Apa sajakah faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?
2. Bagaimana gambaran perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?
3. Bagaimana gambaran pengetahuan tentang perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?
4. Bagaimana gambaran dukungan keluarga dalam perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?
5. Bagaimana gambaran sikap tentang perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?
6. Apakah ada hubungan antara pengetahuan tentang perilaku *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?
7. Apakah ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?
8. Apakah ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.
2. Mengetahui gambaran pengetahuan tentang perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.
3. Mengetahui gambaran dukungan keluarga dalam perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.

4. Mengetahui gambaran sikap tentang perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.
5. Mengetahui hubungan antara pengetahuan tentang perilaku *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.
6. Mengetahui hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tahun 2020.
7. Mengetahui hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur Tangerang Tahun 2020.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Mendapatkan pengetahuan dan keterampilan dalam menerapkan ilmu pengetahuan yang didapat selama masa perkuliahan khususnya dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja dan tentang *safety riding* untuk berkendara sepeda motor di jalan raya.

2. Bagi Siswa SMK Bina Am Ma'mur

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan tentang berkendara di lalu lintas bagi pelajar SMK yang menggunakan sepeda motor, sehingga dapat memiliki perilaku yang aman dalam berkendara dan dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

3. Bagi Fakultas

Memperoleh referensi dalam memperluas wawasan mahasiswa khususnya program studi kesehatan masyarakat jurusan keselamatan dan kesehatan kerja tentang perilaku berkendara.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Peneliti melakukan penelitian ini untuk mengetahui faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) sepeda motor. Penelitian dilakukan karena masih banyak siswa yang kurang

akan pengetahuan dalam sikap berperilaku *safety riding*, terdapat 70% siswa yang tidak berperilaku *safety riding*. Penelitian ini dilakukan di SMK Bina Am Ma'mur pada bulan Desember - Februari tahun 2020 dengan menggunakan kuesioner. Objek penelitian ini adalah siswa kelas XII di SMK Bina Am Ma'mur. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain *Cross Sectional* dan menggunakan data primer melalui teknik wawancara menggunakan kuesioner.

