

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Alat transportasi merupakan alat yang digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan sehari-hari. Alat transportasi yang paling sering digunakan di Indonesia pada saat ini adalah sepeda motor. Data yang dimiliki oleh Badan Pusat Statistik (2020) menunjukkan bahwa jumlah pengguna sepeda motor terus meningkat setiap tahunnya. Tahun 2018, jumlah pengguna sepeda motor di seluruh Indonesia mengalami kenaikan sekitar 7% dari tahun sebelumnya sehingga mencapai angka 120.101.047. Harga yang lebih terjangkau serta kemudahan dalam penggunaannya membuat sepeda motor lebih banyak diminati dibanding dengan alat transportasi lainnya.

Dampak dari banyaknya jumlah sepeda motor tersebut beragam, mulai dari kemacetan hingga kecelakaan lalu lintas. World Health Organization (2020) mengatakan bahwa sekitar 1,35 juta orang di dunia meninggal setiap tahunnya dan sekitar 20 sampai 50 juta orang menderita cedera ringan bahkan mengalami kecacatan akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas juga menjadi penyebab kematian nomor satu bagi anak-anak dan remaja usia 15-29 tahun.

Di Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas terus meningkat dari tahun ke tahun. Sepanjang tahun 2018, terdapat 107.968 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 171.436 orang menjadi korban, dan 29.083 diantaranya meninggal dunia serta menimbulkan kerugian sebesar Rp 212.148 miliar. Jumlah kecelakaan yang terjadi tersebut sebagian besar disebabkan oleh sepeda motor dengan jumlah 78.840 kasus atau sebanyak 73%. (Kementerian Perhubungan, 2019).

Berdasarkan kelompok usia, persentase terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada pengendara motor terjadi pada usia produktif yakni 17-49 tahun yaitu sebesar 71% (kelompok usia 17-21 (20%), kelompok usia 22-29 tahun (17,8%), kelompok usia 30-39 tahun (17,5 %), dan kelompok usia 40-49

tahun (16,2%)), disusul oleh anak-anak dan remaja usia 10-16 tahun (22%) dan dewasa > 50 tahun sebanyak 7% (Kementerian Perhubungan, 2019).

Jawa Barat, merupakan provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor keempat terbanyak di Indonesia setelah Jawa Timur, Jawa Tengah, dan DKI Jakarta. Dengan jumlah kendaraan bermotor yang banyak, maka jumlah kecelakaan lalu lintas di Jawa Barat pun cukup tinggi, yakni sebanyak 7.382 kasus kecelakaan pada tahun 2017 dan meningkat menjadi 7.602 kasus pada tahun 2018 (Badan Pusat Statistik, 2018). Kabupaten Bandung Barat dan Cimahi memiliki angka kecelakaan yang cenderung meningkat setiap tahunnya. Tahun 2018, jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 480 kasus dan menyebabkan 85 orang meninggal dunia. Tahun 2019, meningkat menjadi 484 kasus dan menyebabkan 87 orang meninggal dunia (Polres Cimahi, 2020).

Usia 18-40 tahun merupakan masa awal dewasa. Kisaran usia mahasiswa adalah 18-24 tahun yang sebagian besar sudah memiliki SIM dan sudah mengetahui sedikit banyak tentang peraturan lalu lintas. Kurang pengalaman dalam berkendara sering membuat pengemudi mahasiswa kurang tanggap terhadap situasi membahayakan sehingga berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas (Siregar, 2011).

Kecelakaan lalu lintas di darat terjadi karena beberapa faktor yang mempengaruhinya, yaitu faktor pengemudi, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Faktor yang paling banyak menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah faktor pengemudi atau bisa diartikan sebagai kelalaian manusia (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2018). Sebanyak 75% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor pengemudi. Kecelakaan disebabkan oleh perilaku tidak aman yang dilakukan oleh pengemudi selama berkendara seperti, menggunakan *handphone* saat berkendara, tidak menggunakan helm, berkendara dengan kecepatan tinggi, merokok, mengantuk, mengonsumsi alkohol dan obat-obatan serta tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas. Perilaku tidak aman yang sering terjadi ini disebabkan oleh rendahnya penerapan *safety riding* pada saat berkendara (Kementerian Kesehatan RI, 2015).

Safety riding merupakan usaha yang bertujuan untuk memaksimalkan keamanan dan meminimalisir tingkat bahaya saat berkendara. Prinsip dalam

penerapan *safety riding* adalah mementingkan dan mengutamakan keselamatan saat berkendara, baik bagi diri sendiri maupun orang lain (Kusmagi, 2010). Penerapan *safety riding* yang benar oleh pengemudi merupakan salah satu upaya pengendalian kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat tercapai apabila dilakukan sosialisasi, pemberian pengetahuan mengenai *safety riding*, dan kampanye perilaku aman di jalan melalui media masa (Kementerian Kesehatan RI, 2015).

Penerapan *safety riding* yang perlu diperhatikan saat berkendara menurut UU No.22 Tahun 2009 diantaranya adalah perlengkapan berkendara yang meliputi helm, sarung tangan, jacket, penutup mata & wajah, dan sepatu; kondisi kendaraan yang meliputi pengecekan rem, pengecekan kondisi mesin, ban, lampu dan kaca spion; kondisi pengendara yaitu dengan melakukan pemanasan tubuh sebelum berkendara agar siap untuk berkendara secara fisik dan mental, memastikan tubuh dalam kondisi yang prima sebelum berkendara, dan tidak berkendara saat tubuh tidak fit; serta yang terakhir adalah kepatuhan pada peraturan lalu lintas seperti selalu membawa SIM & STNK saat berkendara, tidak menggunakan telepon, dan menyalakan lampu kendaraan baik siang maupun malam hari. (Pemerintah Indonesia, 2009).

Beberapa penelitian telah dilakukan untuk mengetahui penerapan *safety riding* pada pengendara motor. Pada penelitian yang dilakukan oleh Permatasari (2017) pada pelajar SMA di Ciputat mengenai gambaran perilaku keselamatan berkendara, didapati bahwa 56,4% responden memiliki perilaku yang buruk dimana perilaku tersebut meliputi pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara (60,7%), penggunaan APD saat berkendara (66,4%), dan kepatuhan akan peraturan dan rambu lalu lintas (53,6%). Peneliti menyarankan agar diadakan sosialisasi mengenai pentingnya perilaku berkendara melalui pemberian edukasi atau berbagai media promosi lainnya serta perlu adanya pengawasan yang lebih ketat oleh orang tua, pihak sekolah, maupun pihak kepolisian.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Chairunisya (2016) menunjukkan bahwa 54,5% responden masih menunjukkan perilaku *safety riding* yang buruk. Indikator APD merupakan indikator yang paling tinggi yaitu sebanyak 386

responden (73,8%) belum menggunakan perlengkapan berkendara (APD) secara lengkap pada saat berkendara.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Ilham, Yasnani, & Saptaputra (2017) menunjukkan bahwa 46,9% mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo masih menunjukkan perilaku berkendara yang buruk. Gambaran *safety riding* tersebut dilihat dari kondisi kendaraan diantaranya adalah kondisi rem masih buruk (53,3%), kondisi ban/roda kendaraan (37%), kondisi kaca spion (54,5%), dan kondisi instrumen lampu kendaraan (42,1%).

Universitas Advent Indonesia (UNAI) merupakan salah satu perguruan tinggi swasta yang berada di jalan Kolonel Masturi No. 288, Parongpong, Bandung Barat. Kampus Universitas Advent Indonesia merupakan kampus berasrama yang terdiri dari berbagai civitas akademika yaitu mahasiswa, dosen, dan karyawan yang berada di lingkungan kampus. Walaupun memiliki asrama, namun tidak semua mahasiswa tinggal di asrama (*inside*). Sekitar 40% dari seluruh mahasiswa tinggal di luar asrama (*outside*) dan tinggal disekitar kampus. Sebagian besar mahasiswa yang tinggal di luar kampus tersebut menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi untuk memenuhi pada saat ke kampus.

Berdasarkan laporan harian dari petugas parkir UNAI, seluruh pengguna sepeda motor di UNAI mencapai kurang lebih sekitar 200 pengguna dan sebanyak 170 atau 85% diantaranya adalah mahasiswa. Berdasarkan hasil studi pendahuluan kepada 20 mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia pada tanggal 14 Juli 2020, secara umum, 45% mahasiswa masih menerapkan perilaku pengendara yang buruk dan 55% mahasiswa sudah menerapkan perilaku yang baik. Dari 20 mahasiswa tersebut, beberapa tidak menggunakan perlengkapan berkendara sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan, 60% mahasiswa tidak menggunakan helm berstandar SNI saat pergi ke kampus, 65% mahasiswa tidak menggunakan pelindung mata dan wajah saat berkendara ke kampus, dan 75% mahasiswa tidak menggunakan sarung tangan. Pada indikator kondisi pengendara juga menunjukkan bahwa masih ada yang tidak menerapkan perilaku *safety riding* dengan baik, yakni 75% atau sebanyak 15 mahasiswa

tidak melakukan pemanasan sebelum mengendarai motor bahkan beberapa mengatakan bahwa sering mengendarai kendaraan dalam kondisi mengantuk pada saat ada kelas pagi.

Hasil studi pendahuluan yang peneliti lakukan juga menemukan dampak yang dirasakan pengendara saat tidak menerapkan perilaku berkendara yang baik. Ditemukan bahwa 4 dari 20 mahasiswa pernah mengalami kecelakaan saat berkendara ke kampus, 5 orang sering kehabisan bensin di tengah jalan, 2 orang mengaku sering masuk angin karena tidak menggunakan jaket dan mata merah karena tidak pakai kacamata maupun penutup helm, 2 orang terkena luka di kaki karena tidak menggunakan celana panjang, dan beberapa mengaku sering terjadi gangguan pada kendaraan saat di perjalanan seperti ban kempes, kehabisan aki, maupun lampu sein yang mati.

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan, kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor mayoritas terjadi pada kelompok umur 17-49 tahun, dan mahasiswa termasuk kedalam kelompok umur tersebut. Sehubungan dengan hal-hal tersebut, maka penulis merasa perlu untuk melakukan penelitian mengenai penerapan *safety riding* mahasiswa UNAI, yang akan dituangkan dalam penulisan skripsi dengan judul “Penerapan *Safety riding* Pengguna Sepeda Motor pada Mahasiswa *Outside* Universitas Advent Indonesia Tahun 2020”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil laporan harian dari petugas parkir, dalam satu hari terdapat kurang lebih 170 mahasiswa yang membawa sepeda motor di Universitas Advent Indonesia. Tingginya angka pengguna sepeda motor di Universitas Advent Indonesia tentu saja dapat mengakibatkan peningkatan risiko dalam keselamatan berkendara. Berdasarkan hasil studi pendahuluan kepada 20 mahasiswa *outside* di UNAI, sebanyak 45% responden masih melakukan perilaku tidak aman saat berkendara seperti tidak menggunakan APD helm (60%), maupun sarung tangan (75%), dan tidak melakukan pemanasan sebelum berkendara (75%). Dampak yang di rasakan pun beragam, mulai dari kecelakaan, masuk angin, ban kempes di tengah jalan, dan kehabisan

bensin. Oleh karena itu, peneliti ingin mengetahui penerapan *safety riding* pada mahasiswa *outside* di Universitas Advent Indonesia.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka pertanyaan penelitian ini adalah:

1. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia tahun 2020?
2. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan perlengkapan berkendara (APD) pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia tahun 2020?
3. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi pengendara pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia tahun 2020?
4. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi kendaraan pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia tahun 2020?
5. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kepatuhan peraturan lalu lintas pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia tahun 2020?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui gambaran penerapan *safety riding* pengguna sepeda motor pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* pengguna sepeda motor pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia tahun 2020.
2. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan perlengkapan berkendara (APD) pada mahasiswa *outside* Universitas Esa Unggul tahun 2020.

3. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi pengendara pada mahasiswa *outside* Universitas Esa Unggul tahun 2020.
4. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi kendaraan pada mahasiswa *outside* Universitas Esa Unggul tahun 2020.
5. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kepatuhan pada peraturan lalu lintas pada mahasiswa *outside* Universitas Esa Unggul tahun 2020.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Mahasiswa Universitas Advent Indonesia

Memberikan gambaran berupa informasi kepada mahasiswa mengenai penerapan keselamatan berkendara (*safety riding*) sehingga dapat menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dalam berkendara.

1.5.2 Bagi Universitas Esa Unggul

Mendapat informasi perkembangan keilmuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), serta menambah referensi tentang penerapan keselamatan berkendara sepeda motor (*safety riding*).

1.5.3 Bagi Penulis

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

1.6 Ruang Lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran penerapan *safety riding* pengguna sepeda motor pada mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia tahun 2020. Responden diambil dari mahasiswa *outside* Universitas Advent Indonesia yang berjumlah 77 orang. Penelitian ini dilakukan pada mahasiswa karena menurut survey pendahuluan, 9 dari 20 mahasiswa atau sebanyak 45% mahasiswa di Universitas Advent Indonesia masih menerapkan perilaku *safety riding* yang buruk. Penelitian ini dilaksanakan selama 2 bulan, mulai dari bulan Juli hingga September 2020. Penelitian ini menggunakan

pendekatan deskriptif kuantitatif. Penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh menggunakan kuesioner yang disebar lewat *google form*.

Universitas
Esa Unggul

Universitas
Esa Unggul

Universitas
Esa Unggul