

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Era globalisasi saat ini menuntut masyarakat untuk mempunyai mobilitas yang sangat tinggi. Sektor transportasi merupakan hal mutlak untuk mempermudah mobilisasi penduduk dari suatu tempat ke tempat lain. Alat transportasi terdiri dari transportasi udara, laut dan darat. Adapun jenis transportasi yang masih banyak diminati oleh penduduk ialah transportasi darat, karena jumlahnya yang beragam dan harganya yang terjangkau. Namun, belum baiknya sistem transportasi massal di Indonesia pada umumnya dan di Jakarta pada khususnya, membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor (Sumiyanto dkk, 2014).

Sepeda motor merupakan alat transportasi pribadi yang banyak diminati oleh masyarakat Indonesia. Menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, definisi sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Selain harga jual yang terjangkau, perawatan yang murah, irit bahan bakar, sepeda motor dapat memperpendek waktu tempuh perjalanan karena dapat menyalip di ruang kosong antar kendaraan terutama saat lalu lintas padat (Wesli, 2015).

Berdasarkan data dari Dirjen Perhubungan Darat (2015), perkembangan jumlah kendaraan bermotor tahun 2014 di Indonesia mengalami peningkatan

yaitu sebesar 112.883.249 unit kendaraan dari tahun sebelumnya yang hanya 102.273.071 unit. Adapun jumlah kendaraan bermotor terbanyak yaitu sepeda motor dengan 92.529.925 unit, sedangkan mobil Plat Nomor Pribadi (PNP) sebesar 12.260.247 unit, truk 5.765.639 unit, dan bis 2.327.438 unit.

Seiring dengan berkembangnya kendaraan sebagai alat transportasi yang membawa dampak positif bagi mobilisasi aktivitas, perkembangan ini juga diiringi dengan dampak negatif seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan hasil kajian Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) dan Bank Dunia dalam buku yang berjudul *World Report on Road Traffic Injury Prevention* yang diterbitkan pada tahun 2004 menunjukkan bahwa di seluruh dunia 1,2 juta orang tewas dalam kecelakaan jalan setiap tahunnya dan sebanyak 50 juta orang terluka (Ningrum, 2010).

Berdasarkan Badan Intelejen Negara Republik Indonesia (2013), WHO menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga dibawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif yakni 22-50 tahun, serta terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun.

Menurut *Road Safety Association* Indonesia (2015), sebagian besar kematian akibat kecelakaan sepeda motor terjadi di Asia, dengan proporsi mencapai 78%. Asia juga memiliki tingkat kematian pengendara sepeda motor

yang paling tinggi, yakni 6,5 kematian per 100.000 penduduk. Thailand, Laos, Vietnam, Malaysia, dan Kamboja adalah 5 dari 10 negara Asia yang memiliki tingkat kematian penggunaan sepeda motor per 100.000 penduduk yang tinggi, dimana Thailand adalah yang tertinggi. Indonesia menempati urutan ke 7 dari Asia yang memiliki tingkat kematian penggunaan sepeda motor per 100.000 penduduk.

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Dirjen Perhubungan Darat (2015), pada tahun 2014 terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 151.080 kecelakaan. Jumlah kecelakaan tertinggi terjadi pada jenis kendaraan sepeda motor yaitu 108.883 kecelakaan, sedangkan kecelakaan mobil beban sebanyak 19.242, mobil penumpang 18.147, dan bus 4.808.

Berdasarkan data dari Riskesda (2013), proporsi penyebab cedera yang disebabkan oleh kecelakaan sepeda motor di Indonesia yaitu sebesar 40,6%. Penyebab cedera transportasi sepeda motor tertinggi ditemukan di Provinsi Bengkulu (56,4%) dan terendah di Provinsi Papua (19,4%), sedangkan penyebab cedera yang disebabkan oleh sepeda motor untuk di daerah DKI Jakarta yaitu 44,7%.

Selain terjadinya cedera, dampak kecelakaan lalu lintas yang bersifat fatal ialah kematian yang dapat terjadi pada pengendara/pengemudi maupun pengguna jalan lain. Berdasarkan Dirjen Perhubungan Darat tahun 2015, tercatat jika kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2014 mencapai 28.297 jiwa (10,08%). Untuk korban luka ringan sebanyak

109.741 jiwa (17,65%) dan korban luka berat sebanyak 26.840 jiwa (14,43%). Menurut Fitriah dkk (2012), rata-rata 84 orang meninggal setiap harinya atau 3-4 orang meninggal setiap jamnya akibat kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan *National Traffic Management Center* (NTMC) Direktorat Lalu Lintas Polri Daerah Metro Jaya, Kotamadya Jakarta Barat menempati urutan ke empat kejadian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di Jakarta dengan jumlah sebanyak 312 kejadian. Kejadian kecelakaan tertinggi terjadi di Jakarta Timur yaitu sebanyak 465 kejadian, Jakarta Utara 395 kejadian, dan Jakarta Selatan 339 kejadian (Lantang, 2014).

Adapun jumlah korban kecelakaan lalu lintas yang paling banyak terjadi di Indonesia pada tahun 2013 yaitu usia 16-25 tahun dan usia 26-30 tahun dengan jumlah 67.789 korban. Dimana pada usia ini merupakan usia yang cukup produktif yang banyak melakukan mobilisasi untuk menunjang aktivitas dibandingkan dengan usia lainnya (Dirjen Perhubungan Darat, 2014).

Menurut Noviyanti dan Ahmad (2015), perilaku pengemudi dipengaruhi oleh beberapa faktor yang dapat dikelompokkan kedalam faktor internal dan faktor eksternal. Perilaku pengemudi yang termasuk dalam faktor internal yaitu berasal dari dalam diri manusia seperti tingkat pengetahuan, tingkat emosional, sikap, motivasi, jenis kelamin, umur, kepemilikan SIM, pelatihan mengemudi, pengalaman kecelakaan dan lama berkendara. Perilaku pengemudi yang termasuk faktor eksternal yaitu berasal dari lingkungan, seperti kondisi jalan, kondisi cuaca, penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), kondisi kendaraan, fasilitas rambu dan marka jalan.

Data Kepolisian RI (2011) menyebutkan bahwa pemicu kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia terdiri atas faktor manusia (53,20%), faktor jalan (28,17%), faktor kendaraan (14,05%), dan faktor alam (4,58%). Namun demikian, di antara keempat faktor tersebut, kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif (*Road Safety Association* Indonesia, 2013).

Pemerintah sebagai penyelenggara negara, turut berupaya untuk meminimalisir tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Melalui program Dekade Keselamatan Jalan 2011-2020, yang dicanangkan oleh Wakil Presiden di Jakarta pada 20 Juni 2011 lalu, pemerintah menargetkan penurunan fatalitas hingga 50 persen pada 2020. Berdasarkan tahun basis 2010 yang menelan 31.234 korban jiwa, pada 2020 fatalitas atau korban jiwa kecelakaan lalu lintas seharusnya sekitar 15.000 jiwa. Untuk mewujudkan Dekade Keselamatan Jalan Indonesia pada 2020, diperlukan langkah-langkah konkrit pihak-pihak terkait dalam mengimplementasikan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Badan Intelegen Negara Republik Indonesia, 2013).

Penggunaan sepeda motor oleh pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat merupakan sebagai sarana transportasi menuju sekolah dan sarana transportasi antar daerah terdekat. Kebutuhan sepeda motor semakin tinggi dikarenakan sepeda motor dapat menjangkau area-area yang tidak dapat dijangkau oleh angkutan perkotaan dan sepeda motor dapat mempersingkat waktu perjalanan disaat-saat lalu lintas sedang macet dan padat. Pelajar merupakan salah satu

pihak yang memiliki tingkat mobilitas paling tinggi di jalan raya dan tentu saja menjadi pihak yang paling beresiko untuk terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan data-data diatas yaitu masih tingginya kecelakaan yang disebabkan oleh sepeda motor di Indonesia terutama di wilayah Jakarta Barat dengan tingkat kejadian yang banyak dialami oleh usia remaja atau usia produktif, serta berdasarkan referensi bahwa pemicu kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia disebabkan oleh perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman dimana faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas ialah faktor manusia, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “Hubungan Faktor Internal dengan Perilaku Aman Berkendara pada Pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat Tahun 2016”.

## **B. Rumusan Masalah**

Dampak positif dari perkembangan kendaraan sebagai alat transportasi yang mempermudah mobilisasi masyarakat, juga membawa dampak negatif yaitu dengan timbulnya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Menurut data Kepolisian RI (2011), pemicu kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia terdiri atas faktor manusia (53,20%), faktor jalan (28,17%), faktor kendaraan (14,05%), dan faktor alam (4,58%). Dari keempat faktor tersebut kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas (*Road Safety Association Indonesia, 2013*).

### **C. Pertanyaan Penelitian**

1. Bagaimana gambaran perilaku aman berkendara, pengalaman kecelakaan sepeda motor, pengetahuan tentang keselamatan berkendara, dan sikap pengendara sepeda motor pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016 ?
2. Apakah ada hubungan antara pengalaman kecelakaan sepeda motor dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016 ?
3. Apakah ada hubungan antara pengetahuan tentang keselamatan berkendara dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016 ?
4. Apakah ada hubungan antara sikap pengendara sepeda motor dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016 ?

### **D. Tujuan Penelitian**

#### **1. Tujuan Umum**

Mengetahui hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016.

#### **2. Tujuan Khusus**

- a. Mengetahui gambaran perilaku aman berkendara, pengalaman kecelakaan sepeda motor, pengetahuan tentang keselamatan berkendara, dan sikap pengendara sepeda motor pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016.

- b. Mengetahui hubungan pengalaman kecelakaan sepeda motor dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016.
- c. Mengetahui hubungan pengetahuan tentang keselamatan berkendara dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016.
- d. Mengetahui hubungan sikap pengendara sepeda motor dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016.

## **E. Manfaat Penelitian**

### **1. Bagi Pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat**

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

### **2. Bagi Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Esa Unggul**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan untuk memperluas wawasan mahasiswa khususnya wawasan tentang hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara pada pelajar SMA Negeri di Jakarta Barat tahun 2016.

### **3. Bagi Penulis**

Dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai isu-isu *road safety* dan aspek-aspek yang terkait di dalamnya, salah satunya yaitu *safety riding*.