

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi adalah salah satu elemen yang sangat penting dalam kehidupan manusia, transportasi telah menjadi salah satu kebutuhan mereka yang paling mendasar mulai dari kegiatan tunggal yang paling sederhana sampai pada kegiatan yang paling kompleks dan selalu menimbulkan dampak yang baik bagi kehidupan manusia. Berkendara yang aman (*safety riding*) sangat diperlukan di dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu berkendara yang aman (*safety riding*) bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir dampak dari kecelakaan. Klub motor dapat dijadikan salah satu sarana untuk menanamkan disiplin berlalu lintas khususnya bagi para remaja yang dipandang masih memiliki emosi yang tidak stabil sehingga membahayakan diri sendiri ataupun orang lain saat berkendara. (Noor, 2015).

Safety riding merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. (Asdar, 2013).

Saat ini tak sedikit masyarakat menggunakan sepeda motor untuk melancarkan aktivitasnya sehari-hari. Mulai dari pergi bekerja, pergi ke sekolah, mengantar anak sekolah, dan pergi berbelanja, yang tak kalah penting adalah faktor kondisi pengendaranya sendiri yang sangat menentukan keselamatan berkendara. Karena itu, menurutnya melakukan perjalanan panjang dengan sepeda motor merupakan aktivitas yang menuntut kesehatan prima. Kesehatan prima yang perlu dipersiapkan, yakni kondisi tubuh yang harus segar untuk dapat mempertahankan konsentrasi dan kewaspadaan memperhatikan kondisi jalan, lingkungan sekitar dan rambu-rambu jalan selama berkendara. selama perjalanan harus tetap fokus dan jangan melamun, posisi tubuh tegak saat berkendara, memakai masker dengan filter udara yang baik, apabila mengantuk disarankan

berhenti terlebih dahulu dan mencuci muka. Bahkan apabila diperlukan, pengendara melakukan peregangan otot seperti lari-lari kecil saat beristirahat untuk menghindari pegal-pegal saat berkendara. Jadi, persiapan sebelum berkendara dan konsentrasi selama perjalanan merupakan hal yang sangat penting. (Nazzarudin, 2014)

Menurut teori Lawrence Green (1980) dalam Notoatmodjo (2010) bahwa ada 3 faktor utama perilaku di faktor yang pertama ada faktor-faktor predisposisi (*predisposing factors*) yaitu mempredisposisi terjadinya perilaku seseorang antara lain pengetahuan, sikap, keyakinan, kepercayaan, nilai-nilai, tradisi dan sebagainya. Di factor yang kedua ada faktor-faktor pemungkin (*enabling factors*) adalah sarana dan prasarana atau fasilitas untuk terjadinya perilaku dan faktor ketiga ada factor-faktor penguat (*reinforcing factors*) adalah factor-faktor yang mendorong atau memperkuat terjadinya perilaku. Dalam teori Benyamin Bloom pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang dimilikinya (hidung, mata, telinga dan sebagainya). Sebagian besaar pengetahuan diperoleh melalui indera pendengaran (telinga) dan indera pengelihatan (mata). (Notoatmodjo, 2010).

Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi jalan, kelaikan kendaraan, dan belum optimalnya penegakkan hukum lalu lintas. Berdasarkan Outlook 2013 Transportasi Indonesia, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan faktor alam. Namun demikian, diantara 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. (Maulana, 2013).

Data yang dikeluarkan World Health Organization (WHO) menunjukkan angka kematian global saat ini tercatat mencapai angka 1,24 juta per tahun. Diperkirakan, angka tersebut akan meningkat hingga tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun pada 2030. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun. Lebih dari 90% kematian di dunia, kecelakaan di jalan raya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah.

Hampir setengah (46%) dari mereka mengalami kecelakaan di jalan-jalan di dunia adalah “pengguna jalan rentan” termasuk pengendara sepeda motor. Data yang dikeluarkan World Health Organization (WHO) menunjukkan, India menempati urutan pertama negara dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas. Sementara, Indonesia menempati urutan kelima. Namun yang mencengangkan, Indonesia justru menempati urutan pertama peningkatan kecelakaan menurut data Global Status Report on Road Safety yang dikeluarkan WHO. Indonesia dilaporkan mengalami kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas hingga lebih dari 80 persen. Di Indonesia, jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per harinya. Tak berbeda jauh dengan di Nigeria, yang mengklaim 140 jiwa warganya tewas akibat kecelakaan setiap hari.

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun – Rp 217 triliun pertahun (2,9%-3,1% dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia). Sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang. Selain korban kecelakaan lalu lintas lebih didominasi oleh usia muda dan produktif, sebagian besar kasus kecelakaan itu terjadi pada masyarakat miskin sebagai pengguna sepeda motor, dan transportasi umum. Data yang berbeda dari Kementerian Kesehatan Kesejahteraan Rakyat (Menkokesra) menyebutkan, kecelakaan pengendara sepeda motor mencapai 120.226 kali atau 72% dari seluruh kecelakaan lalu lintas dalam setahun, dengan korban yang demikian dampak sosial kecelakaan lalu lintas adalah akan menciptakan manusia miskin baru di Indonesia terutama terjadi pada keluarga yang ditinggal suami dan atau orang yang sebelumnya menjadi penopang hidup keluarga (Gunawan, 2015).

Korban kecelakaan lalu-lintas dengan tingkat pendidikan sekolah lanjutan atas (SLA) menempati angka paling banyak. Temuan itu diungkapkan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mengungkapkan, data dari Korps Lalu-Lintas POLRI. Persentasi korban dengan latar belakang pendidikan SLA mencapai 57 persen. Angka terbanyak kedua adalah lulusan sekolah lanjutan pertama (SLP),

17 persen. Kemudian disusul lulusan sekolah dasar (SD) sebanyak 12 persen. Dan kemudian lulusan perguruan tinggi (PT) 6 persen. Pada 2014, jumlah kecelakaan lalu-lintas mencapai 95.906, dengan jumlah korban meninggal dunia 28.897 jiwa dan luka-luka 136.581 orang. (Rahman, 2015).

Untuk mengurangi korban kecelakaan anak sekolah, Kemenhub melakukan pendidikan sejak dini tentang keselamatan di jalan. Kemenhub menyusun materi keselamatan jalan bagi anak-anak usia 3-11 tahun, usia 12-15 tahun, dan usia 16-18 tahun. "Materi pendidikan keselamatan di jalan sudah kami sampaikan kepada Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan pada 2009. Kami berharap di sekolah ada mata pelajaran tentang keselamatan di jalan," kata Cucu. (Wirawan, 2015).

Berdasarkan hasil informasi yang didapat dari narasumber bahwa telah terjadi kecelakaan sepeda motor yang dikemudikan oleh siswa dari SMK AL IHSAN Bedahan Depok pada tahun 2017 yang menyebabkan korban meninggal dunia. Oleh karena itu, peneliti memilih SMK AL IHSAN Bedahan Depok sebagai tempat penelitian terhadap faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara sepeda motor siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.

I.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas memperlihatkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kasus yang dapat merugikan dan menjadi ancaman bagi kehidupan manusia dan telah menjadi masalah sosial dan ekonomi di negara maju dan di negara berkembang seperti di Indonesia. Angka kecelakaan semakin meningkat dari tahun ke tahun karena ada unsur dari beberapa faktor yaitu kelalaian manusia, usia, pengetahuan dan perilaku berkendara yang aman. kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan yang paling tinggi adalah sepeda motor. Korban kecelakaan lalu-lintas dengan tingkat pendidikan sekolah lanjutan atas (SLA) menempati angka paling banyak yang masih dihitung di usia remaja. Maka penulis membuat rumusan masalah dalam penelitian adalah faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan *safety riding* pada pengendara sepeda motor siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.

I.3 Tujuan Penelitian

a. Tujuan Umum

Tujuan umum pada penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan *safety riding* pada pengendara sepeda motor siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.

b. Tujuan Khusus

- 1) Untuk mengetahui faktor-faktor tindakan *safety riding* pada siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.
- 2) Untuk mengetahui distribusi frekuensi faktor predisposisi (tingkat pengetahuan) *safety riding* pada siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.
- 3) Untuk mengetahui distribusi frekuensi faktor predisposisi (sikap) *safety riding* pada siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.
- 4) Untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dengan tindakan *safety riding* pada siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.
- 5) Untuk mengetahui hubungan sikap dengan tindakan *safety riding* siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.

I.4 Manfaat Penelitian

I.4.1 Manfaat Praktis

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai peneliti, manfaat penelitian yang diharapkan.

a. Bagi Siswa

Diharapkan siswa dapat mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan *safety riding* dan dapat mengatasinya sedini mungkin.

b. Bagi Institusi Pendidikan

Penelitian ini diharapkan dapat membantu SMK AL IHSAN Bedahan Depok dalam mengidentifikasi faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan *safety riding* pada pengendara sepeda motor siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok serta dapat digunakan sebagai informasi dan bahan pertimbangan serta rekomendasi untuk siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok dalam meminimalisir kecelakaan lalu lintas.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan bagi peneliti lain dapat menambah pengetahuan, wawasan, pengalaman, keterampilan dan menggunakan variabel lain dalam meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan *safety riding* pada pengendara siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017.

I.4.2 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi dibidang K3 terutama yang berkaitan dengan faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan *safety riding* pada pengendara sepeda motor siswa, serta menjadi masukan bagi peneliti lain.

I.5 Ruang Lingkup

Berdasarkan pada latar belakang rumusan masalah yang ada, maka ruang lingkup peneliti ini terbatas melihat faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan *safety riding* pada pengendara sepeda motor siswa SMK AL IHSAN Bedahan Depok Tahun 2017 dan mengetahui apakah ada faktor-faktor tersebut dengan tindakan *safety riding* pada pengendara motor siswa yang dibatasi dan hanya meneliti 2 (dua) faktor, yaitu pengetahuan dan sikap.