

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I. 1 Latar Belakang**

Jalan raya merupakan tempat terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang telah terjadi tidak boleh dianggap remeh karena jumlah korban setiap tahunnya terus meningkat. Menurut World Health Organization, secara global lebih dari 1,35 juta orang setiap tahunnya meninggal dunia akibat kecelakaan yang terjadi di jalan raya.. Terdapat 20-50 juta orang mengalami cedera ringan dan sebagian dari mereka mengalami cedera berat hingga cacat akibat kecelakaan lalu lintas. Masalah ini menyebabkan kerugian ekonomi bagi korban maupun keluarga korban. Jika masalah ini tidak ditangani dengan baik, maka diperkirakan tahun 2030 mendapatkan predikat nomor 7 penyebab kematian di dunia. (WHO, 2020)

Terkait hal tersebut, angka kecelakaan sepeda motor juga menjadi penyumbang persentase yang tinggi pada saat pendataan kesehatan arus mudik. Sekretariat Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan menjelaskan bahwa, kecelakaan lalu lintas pada arus mudik di Indonesia masih tergolong dalam angka yang cukup tinggi. Dimana kecelakaan lalu lintas pada saat arus mudik 2019 tercatat sejumlah 509 kejadian dengan 615 korban luka ringan, 95 orang luka berat dan 120 orang meninggal dunia. Data kecelakaan arus mudik pada saat 2019 mengalami penurunan yang cukup drastis dari tahun 2018, tetapi tetap masih tergolong tinggi angka kecelakaan pada arus mudik 2019 (Kementerian Perhubungan, 2019).

Kesehatan arus mudik merupakan bagian dari kesehatan matra darat, dalam kesehatan lapangan. Pada kegiatan Arus mudik terjadi mobilitas penduduk dalam jumlah yang besar dari daerah ke daerah lain, dengan tujuan kembali ke kampung halaman. Pada Kegiatan ini beresiko terjadi kecelakaan lalu lintas dan gangguan kesehatan selama perjalanan. Kesehatan matra merupakan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan kemampuan seseorang atau kelompok agar mampu menyesuaikan diri pada lingkungan baik fisik maupun mental. Tingginya angka kecelakaan pada saat arus mudik terjadinya baik kendaraan beroda empat maupun

beroda dua. Pemudik yang menggunakan kendaraan beroda dua sebenarnya tidak dianjurkan karena memiliki angka yang tinggi mengenai resiko terjadinya kecelakaan, banyak beberapa diantara pemudik juga masih rendah kesadarannya mengenai keselamatan berkendara yang aman.

Keselamatan berkendara atau yang sering disebut *safety riding* ialah suatu kegiatan positif yang bagi seluruh warga negara untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas yang sudah terjadi sebelum-sebelumnya (Muryatma, 2018). Safety riding seseorang dapat dilihat dari bagaimana ia saat mengendarai apakah mengikuti aturan yang telah ditetapkan oleh pihak kepolisian atau tidak. Berdasarkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 dalam (Korlantas POLRI, 2019) Peristiwa di jalan raya yang terjadi tanpa diduga yang melibatkan pengguna jalan yang lain sehingga mengakibatkan kerugian pada korban merupakan pengertian dari kecelakaan lalu lintas

Menurut (WHO, 2018) di Indonesia kecelakaan lalu lintas menjadi nomor 3 penyebab kematian pada warganya. Pada tahun 2018 di Indonesia terdapat 140.785.728 kendaraan bermotor, dimana kendaraan beroda dua memiliki angka paling tinggi dengan jumlah 114.785.638, yang meningkat dari tahun 2017 dengan jumlah 108.594.712 buah (Departemen Perhubungan, 2018). Berdasarkan data Korlantas Polri tahun 2019 tepatnya pada triwulan 2 kendaraan beroda dua tercatat mengalami 35.980 kejadian kecelakaan, saat ini kendaraan beroda dua masih menjadi penyumbang nomor 1 dalam kejadian kecelakaan lalu lintas.

Jumlah sepeda motor dari tahun ketahun selalu mengalami peningkatan, tahun 2017 khususnya di Ibu Kota Indonesia terhitung 15.592.366 unit dan pada tahun 2018 terjadi peningkatan menjadi 16.155.961 unit sepeda motor (Statistik, 2019). Salah satu faktor kecelakaan lalu lintas yang terjadi diakibatkan oleh tingginya jumlah kendaraan beroda dua di Jakarta.. Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat secara detail bahwa terdapat 7.343 kejadian di DKI Jakarta. Kendaraan beroda dua menyumbang angka kecelakaan lalu lintas sebesar 4.255, meningkat dari tahun lalu yang berjumlah 3.770 (Statistik, 2019)

Banyaknya angka kecelakaan yang terjadi setiap tahunnya disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya ialah kurangnya pengetahuan pengendara terhadap keselamatan berkendara. Maka pihak kepolisian dianjurkan untuk rutin

mengadakan sosialisasi mengenai keselamatan berkendara baik pengendara yang sudah lama masa mengendarainya dan pengendara yang masa mengendarai baru. Pengalaman seseorang dalam berkendara dapat dilihat dari lamanya ia mengendarai sepeda motor. Menurut (Muryatma, 2018) dikatakan seseorang berpengalaman baru jika masa mengendarai <2 tahun, sedangkan dikatakan seseorang memiliki pengalaman berkendara lama jika masa berkendara orang tersebut sudah >2 tahun. Pengalaman berkendara seseorang menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan yang terjadi di jalan raya.

Kepolisian Republik Indonesia menyatakan kecelakaan yang terjadi mengakibatkan rata - rata 3 orang menjadi korban meninggal setiap harinya. Faktor utama penyebab kecelakaan diantara adalah : 61% kurangnya kemampuan serta karakter pengemudi, 9% faktor kendaraan, dan 30% faktor prasarana dan lingkungan (Depkes, 2017). Sedangkan menurut WHO faktor terjadinya kecelakaan adalah kurangnya memperhatikan keadaan kendaraan, kecepatan saat berkendara, berkendara di bawah pengaruh obat-obatan atau alkohol, tidak menggunakan pelindung diri saat berkendara, menggunakan *handphone* saat berkendara, dan kurang pemahannya mengenai pengetahuan berkendara yang baik dan benar. (WHO, 2018)

Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya, perilaku tidak aman saat berkendara seperti perilaku melanggar lampu lalu lintas, menelpon, membalas pesan elektronik, merokok, dan berkendara melebihi kapasitas merupakan faktor penyebab kecelakaan yang terjadi pada siswa SMA. (Setyowati et al., 2018)

WHO mengatakan kecelakaan lalu lintas diperkirakan menjadi nomor 8 penyebab kematian di segala kelompok umur. Kecelakaan menjadi penyebab utama kematian pada remaja dan anak-anak, terdapat 67% korban kecelakaan pada usia produktif yakni berusia 5-29 tahun. Secara global, hampir setiap harinya terdapat anak-anak dan remaja sebanyak 1.000 orang menjadi korban meninggal dalam kecelakaan lalu lintas. (WHO, 2018)

Dalam rentang bulan Januari-Mei 2017, terdapat korban dalam rentang usia 15-19 tahun ditemukan menjadi korban sebanyak 8.880 jiwa dan 8.404 jiwa pada rentang usia 20-24 tahun. Berdasarkan data Korlantas Polri dalam (Statistik, 2019). Pada periode tersebut pendidikan pada tingkat SMA menjadi korban terbanyak

pada kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 48.533 jiwa. (lokadata, 2017) fenomena kecelakaan pada remaja didominasi akibat tidak stabilnya emosi ketika sedang mengendarai sepeda motor. Ketidakstabilan emosi tersebut dilepaskan remaja dengan seringnya remaja untuk menerobos marka jalan, mengabaikan lampu sent saat berbelok, tidak menggunakan helm saat berkendara, berkendara tanpa memakai helm, tidak memiliki surat izin mengemudi.

Menurut (Undang-Undang RI No 22 Tahun 2009), diperbolehkannya seseorang untuk berkendara ialah minimal berusia 17 tahun. Ketika seseorang sudah berusia 17 tahun maka ia diperkenankan untuk memiliki surat izin berkendara, yang sebelum mendapatkannya harus melakukan berbagai tes uji coba yang merupakan syarat kelulusan untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi. Menurut pengertiannya, pengemudi ialah seseorang yang mengendarai sepeda motor di jalan raya dengan memiliki surat izin mengemudi. Maka dari itu kepemilikan SIM menjadi salah syarat utama mengendarai sepeda motor.

Banyaknya angka kecelakaan yang terjadi khususnya pada remaja, menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan adalah sikap *permissive*. Sikap *permissive* membuat pengendara semakin masa bodoh terhadap masalah yang terjadi di jalan raya. Kurangnya pengetahuan dan pemberian edukasi pada remaja juga menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan. Sudah banyak korban yang meninggal sia-sia akibat kurangnya pengetahuan dalam berkendara, Korlantas polri dalam (Korlantas POLRI, 2019)

Dalam upaya lain untuk mengurangi kecelakaan yakni dengan pengenalan perilaku safety riding terhadap masyarakat umum bagi pengguna sepeda motor. Safety riding didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Departemen Perhubungan, 2018). Sedangkan perilaku safety riding itu sendiri merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan yang terjadi di jalan raya sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa teman sebaya, pengetahuan dan ikut serta dalam pelatihan safety riding merupakan faktor yang berhubungan perilaku seorang pengendara. Disisi lain tidak ditemukan hubungan

yang bermakna antara pengalaman berkendara dan kondisi motor terhadap perilaku *safety riding* (Prima dan Kurniawan, 2015)

Hasil observasi yang telah peneliti lakukan kepada siswa di SMK Islam AA, dimana saat observasi ditemukan bahwa di sekolah tersebut diperbolehkan membawa kendaraan, yang diberikan stiker sebagai sebuah penanda bahwa siswa tersebut memiliki SIM, atau belum memiliki SIM tetapi harus membawa sepeda motor karena jarak dari rumah yang cukup jauh untuk ke sekolah. Saat observasi, terlihat banyak siswa yang berkendara dengan tidak memperhatikan keselamatannya. Banyak dari mereka tidak menggunakan helm dan APD lainnya saat berkendara, mengendarai sepeda motor lebih dari 3 orang, bermain *handphone* saat berkendara, makan atau minum saat berkendara

Hasil studi pendahuluan yang dilakukan kepada Humas SMK Islam AA, didapatkan bahwa sekolah sebelumnya pernah mendapatkan edukasi *safety riding* perihal penggunaan helm yang diberikan oleh polwan, hanya saja yang mengikuti kegiatan hanyalah siswa yang saat ini menduduki kelas 12, untuk siswa kelas 10 dan 11 belum pernah mendapatkan edukasi sama sekali mengenai *safety riding*. Peneliti bukan hanya melakukan wawancara terhadap pihak sekolah, tetapi juga melakukannya terhadap 15 siswa secara acak. Hampir seluruh siswa mengatakan tidak mengetahui mengenai keselamatan berkendara yang sesuai dengan Undang-Undang yang ada.

## **I. 2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan studi pendahuluan yang telah dilakukan peneliti ditemukan bahwa mayoritas siswa di SMK Islam AA khususnya kelas 10 bisa mengendarai sepeda motor. Beberapa diantara mereka membawa sepeda motor kesekolah, baik yang sudah mempunyai SIM ataupun belum. Berbagai alasan mereka mengendarai sepeda motor ialah karena alasan jarak yang cukup jauh dari rumah sehingga mereka menggunakan sepeda motor ke sekolah. Observasi dilakukan juga menunjukkan bahwa masih rendahnya kesadaran mereka terhadap *safety riding*.. Dibuktikan dengan ditemukannya banyak siswa yang saat berkendara tidak menggunakan helm, ada pula siswa yang masih mengendarai berboncengan melebihi kapasitas. Berdasarkan permasalahan yang ada, peneliti tertarik untuk

menggali lebih dalam dengan melakukan penelitian berjudul “Hubungan Antara Pengetahuan dan Pengalaman Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Remaja di SMK Islam AA Jakarta”

### **I.2.1 Pertanyaan Penelitian**

- a. Bagaimana gambaran karakteristik siswa/siswi di SMK Islam AA Jakarta (usia, jenis kelamin, dan kepemilikan SIM,)?
- b. Bagaimana gambaran pengetahuan *safety riding* pada remaja di SMK Islam AA Jakarta?
- c. Bagaimana gambaran pengalaman berkendara pada siswa/siswi di SMK Islam AA Jakarta?
- d. Bagaimana hubungan karakteristik dengan perilaku *safety riding* (usia, jenis kelamin, dan kepemilikan SIM)?
- e. Bagaimana hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Islam AA Jakarta?
- f. Bagaimana hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Islam AA Jakarta?

## **I.3 Tujuan Penelitian**

### **I.3.1 Tujuan umum**

Tujuan umum dilakukannya penelitian ini ialah berguna untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dan pengalaman berkendara dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Islam AA Jakarta

### **I.3.2 Tujuan Khusus**

Tujuan khusus dari penelitian ini ialah untuk mengetahui:

- a. Gambaran karakteristik siswa/siswi di SMK Islam AA Jakarta (usia, jenis kelamin, dan kepemilikan SIM)
- b. Gambaran pengetahuan *safety riding* pada remaja di SMK Islam AA Jakarta
- c. Gambaran pengalaman berkendara pada remaja di SMK Islam AA Jakarta

- d. Hubungan karakteristik dengan perilaku *safety riding* (usia, jenis kelamin, dan kepemilikan SIM)
- e. Hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Islam AA Jakarta
- f. Hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku *safety riding* pada remaja di SMK Islam AA Jakarta

## **I. 4 Manfaat Penelitian**

### **I.4.1 Bagi Siswa SMK Islam AA Jakarta**

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi siswa, dimana siswa dapat mengetahui mengenai faktor pengetahuan dan pengalaman berkendara dengan perilaku *safety riding* sehingga diharapkan siswa dapat berperilaku aman saat berkendara, nantinya dapat mengurangi angka kecelakaan yang ada.

### **I.4.2 Bagi Pihak Sekolah Islam AA Jakarta**

Diharapkan dapat menjadikan tambahan pengetahuan terhadap pihak sekolah terkait perilaku *safety riding*, sehingga sekolah dapat mengawasi siswa dalam berkendara yang aman.

### **I.4.3 Bagi Peneliti**

Diharapkan dapat dijadikan pengalaman serta memperkaya wawasan dalam melaksanakan penelitian mengenai perilaku *safety riding*. Penelitian ini juga dijadikan sebagai tolok ukur terhadap kemampuan peneliti dalam meneliti suatu masalah.

### **I.4.4 Bagi Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta**

Diharapkan dapat menjadi referensi bacaan dan sumber penelitian pada mahasiswa yang akan datang, nantinya penelitian ini juga dapat menambah keustakaan pada Program Studi Studi S1 Keperawatan di kampus bela negara, UPN Veteran Jakarta.