

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Sektor transportasi merupakan salah satu faktor pendukung dalam pembangunan nasional yang sedang dilakukan saat ini dan yang akan datang oleh bangsa Indonesia. Kehadiran K3 di Negara Indonesia suatu pendekatan ilmiah maupun dalam bentuk programnya di berbagai sektor bukannya tanpa alasan, salah satunya dalam sektor transportasi, terutama sektor transportasi darat. Hal ini dapat dilihat dengan telah diterbitkan Undang-undang No.14 Tahun 1992 tentang "*Lalu Lintas Darat dan Angkutan Jalur Darat*" yang telah direvisi menjadi Undang-undang No.22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah RI No.44 Tahun 1993 mengatur "*Ketentuan Akan Kendaraan dan Pengemudi*".

Sepeda motor adalah salah satu moda transportasi yang paling diminati oleh masyarakat Indonesia. Selain harganya yang relatif lebih murah, sepeda motor juga dapat memperpendek waktu tempuh perjalanan, karena dapat melewati ruang kosong antar kendaraan khususnya pada saat lalu lintas padat. Mengendarai sepeda motor lebih disukai oleh sebagian besar masyarakat diperkotaan maupun pedesaan dikarenakan oleh kemudahan yang didapat antara lain cukup ekonomis, praktis dan dapat tiba lebih cepat dibandingkan dengan kendaraan darat lainnya, jika melihat kondisi lalu lintas yang sangat padat di kota-kota besar khususnya Jakarta (Hariyanto, 2010).

Tetapi dibalik sisi positifnya tentu ada segi negatifnya apabila memilih sepeda motor sebagai kendaraan sehari-hari. Seperti yang diketahui, bahwa pengendara sepeda motor merupakan salah satu pengguna jalan yang rentan akan kecelakaan apabila bagi pengemudi pemula. Sejak penemuan kendaraan bermotor lebih seabad yang lalu, diperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat kecelakaan jalan (*Road Crashes*). Kajian terbaru menunjukkan sekitar 1 juta orang meninggal setiap tahunnya akibat kecelakaan jalan di seluruh dunia (Departemen Perhubungan, 2006).

Peristiwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas (lalin) di seluruh dunia sebesar 1,25 juta pada tahun 2013 di mana angka tersebut menetap sejak tahun 2007 (World Health Organization, 2015). Prevalensi cedera hasil Riskesdas 2013 meningkat dibandingkan Riskesdas 2007, penyebab akibat kecelakaan sepeda motor 40,6 persen, terbanyak pada laki-laki dan berusia 15-24 tahun. Proporsi cedera karena kecelakaan transportasi darat (sepeda motor dan kendaraan lain) meningkat dari 25,9 persen (Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan, 2008) menjadi 47,7 persen (Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan, 2013). Di Indonesia, khususnya DKI Jakarta, jumlah korban kecelakaan jalan pada tahun 2013 mencapai 3.711 orang, dimana 427 orang meninggal dunia.

Tabel 1 Data Kecelakaan Menurut Jenis Kendaraan

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah
1	Kendaraan Umum	1727
2	Kendaraan Berat	1655
3	Kendaraan Pribadi	2019
4	Sepeda Motor	395
5	Sepeda	29
TOTAL		5825

Sumber : Badan Pusat Statistik Perwakilan DKI Jakarta

Tabel 2 Data Kecelakaan Menurut Profesi

No.	Profesi Korban	Jumlah
1	Pelajar/Mahasiswa	628
2	Karyawan/Pegawai Negeri	40
3	Sopir	70
4	TNI	71
5	Swasta/Lainnya	3550
TOTAL		4359

Sumber : Badan Pusat Statistik Perwakilan DKI Jakarta

Data jumlah korban kecelakaan lalu lintas menurut jenis kendaraan bermotor yaitu berjumlah 5825 unit pada tahun 2013, yang diantaranya adalah kendaraan umum 1727 unit, kendaraan berat 1655, kendaraan pribadi 2019, sepeda motor 395, sepeda 29. Sedangkan data jumlah korban kecelakaan lalu lintas menurut profesi korban yaitu sebanyak 4359 korban pada tahun 2013 yang diantaranya adalah pelajar/mahasiswa 628 korban, karyawan/pegawai negeri 40 korban, sopir 70 korban, TNI 71 korban, swasta/lainnya 3550 korban (Badan Pusat Statistik Perwakilan DKI Jakarta, 2016).

Profesi pelajar/mahasiswa dan swasta/lainnya merupakan profesi dengan usia yang cukup produktif dengan tingkat mobilitas tinggi dibandingkan dengan profesi lainnya. Pada rentang usia pelajar dan mahasiswa tergolong sebagai usia dimana tingkat emosinya masih belum dalam keadaan stabil. Berdasarkan karakteristik pengendara sepeda motor, didapatkan bahwa pada rentang usia sekolah (SMP-SMA), dengan status pekerjaan pelajar, serta pengendara yang tidak mempunyai SIM mendominasi kejadian kecelakaan lalu lintas. Masih minimnya pula perilaku pemakaian helm pada pengendara sepeda motor dikalangan usia sekolah (SMP-SMA) yang akhirnya mengakibatkan banyaknya korban kecelekaan yang meninggal dunia. Padahal, pemakaian helm diwajibkan karena dapat memperkecil tingkat keparahan kecelakaan pada pengendara.

Dalam suatu Kejadian kecelakaan (tabrakan) di jalan raya, diindikasikan karena adanya interaksi berbagai faktor, diantaranya faktor manusia (seperti : *motor and cognitive ability, attitude, fatigue*, penggunaan alkohol), faktor kendaraan (seperti : tipe/desain dan kondisi) dan faktor lingkungan (seperti : cuaca, kondisi jalan, lalu lintas) (O'Neil, 2002). Berbagai kegagalan didalam pemakainan fasilitas perjalanan dan penyebab kecelakaan dapat dikaitkan dengan ketidaktahuan atas situasi (Hobbs, 1992). Dari pernyataan diatas maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia yang berperilaku tidak aman merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan yang ada. Perilaku tidak aman ini sangat dipengaruhi oleh persepsi, pengetahuan dan perilaku pengendara terhadap keselamatan berkendara.

Kesehatan Masyarakat Menurut Winslow (1920) bahwa Kesehatan Masyarakat (Public Health) adalah Ilmu dan Seni : mencegah penyakit,

memperpanjang hidup, dan meningkatkan kesehatan. Mengapa ilmu kesehatan masyarakat merupakan ilmu yang multi disipliner, karena memang pada dasarnya Masalah Kesehatan Masyarakat bersifat multikausal, maka pemecahannya harus secara multidisiplin. Oleh karena itu, kesehatan masyarakat sebagai seni atau prakteknya mempunyai bentangan yang luas. Semua kegiatan baik langsung maupun tidak untuk mencegah penyakit (preventif), meningkatkan kesehatan (promotif), terapi (terapi fisik, mental, dan sosial) atau kuratif, maupun pemulihan (rehabilitatif) kesehatan (fisik, mental, sosial) adalah upaya kesehatan masyarakat. (Notoatmodjo, 2003).

Penggunaan sepeda motor oleh siswa SMA Keluarga Widuri sebagai sarana transportasi menuju sekolah dan sarana transportasi antar daerah terdekat. Kebutuhan penggunaan sepeda motor semakin tinggi dikarenakan sepeda motor dapat menjangkau area-area yang tidak dapat dijangkau oleh angkutan perkotaan, lebih efisien dari segi waktu dari pada menggunakan fasilitas angkutan umum yang harus menunggu. Menggunakan sepeda motor menjadi pilihan yang mereka miliki,. Pada akhirnya, pelajar merupakan salah satu pihak yang memiliki tingkat mobilitas paling tinggi di jalan raya dna tentu saja menjadi pihak yang paling berisiko terjadinya kecelakaan.

Dalam berlalu lintas, para pengendara sepeda motor dihadapkan pada berbagai macam bentuk bahaya yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Oleh karena itu, berkendara dengan perilaku yang aman merupakan salah satu bentuk upaya untuk mengurangi terjadinya kecelakaan pada pengendara sepeda motor yang berprofesi pelajar ini. Dengan tingginya tingkat kecelakaan sepeda motor yang terjadi dan berdasarkan pengamatan langsung, masalah yang ditemukan adalah masih bervariasinya perilaku berkendara aman pengendara sepeda motor pada pelajar SMA (Novan, 2010).

Berdasarkan data sebelumnya, di mana angka kecelakaan khususnya kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta relatif tinggi, serta berdasarkan sumber baca yang menyatakan bahwa sumber penyebab dasar terjadinya kecelakaan adalah karena *Unsafe Condition* dan *Unsafe Human Act*, penulis berinisiatif ingin mengetahui lebih jauh dengan mencoba mencari kebenaran secara empiris mengenai perbedaan pengetahuan dan sikap sebelum dan sesudah diberikan

penyuluhan, dan menuliskannya dalam bentuk skripsi yang berjudul “Efektivitas Penyuluhan Tentang *Safety Riding* Terhadap Pengetahuan Dan Sikap Siswa Dalam Keamanan Mengendarai Sepeda Motor Di Sekolah Menengah Atas (SMA) Keluarga Widuri Tahun 2017”.

I.2 Rumusan Masalah

Menurut Korlantas Polri, angka kecelakaan lalu lintas dari 2014 yang berjumlah 95.906 naik menjadi 98.970 pada 2015, sedangkan di 2016 dari data terakhir masih di angka 80.157 kejadian (Januari-September). Dari angka 80.157 kejadian, jumlah kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda dua sudah mencapai 71.616 kendaraan, mulai Januari hingga September 2016. Parahnya lagi, bila dirunut berdasarkan usia, rata-rata adalah para pengendara dengan rentang usia mulai 15-19 tahun. Kombes Pol Korlantas Polri, Unggul Sedyantoro, menjelaskan bahwa di 2016 peningkatan kecelakaan berdasarkan usia 15-19 tahun mengalami kenaikan signifikan. Dari sebelumnya hanya 2.891 di 2014, naik menjadi 3.604 di 2015, bahkan saat ini menjadi 4.049.

Profesi pelajar/mahasiswa dan swasta/lainnya merupakan profesi dengan usia yang cukup produktif dengan tingkat mobilitas tinggi dibandingkan dengan profesi lainnya. Pada rentang usia pelajar dan mahasiswa tergolong sebagai usia di mana tingkat emosinya masih belum dalam keadaan stabil. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana perbedaan pengetahuan dan sikap tentang berkendara aman menggunakan sepeda motor sebelum dan sesudah penyuluhan pada pelajar di SMA Keluarga Widuri tahun 2017.

I.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas penyuluhan tentang *safety riding* terhadap pengetahuan dan sikap siswa dalam keamanan mengendarai sepeda motor di SMA Keluarga Widuri tahun 2017. Sedangkan tujuan khusus dari penelitian ini yaitu :

- a. Untuk mengetahui pengetahuan siswa pada saat sebelum dan sesudah diberikanya penyuluhan tentang *safety riding*

- b. Untuk mengetahui sikap siswa pada saat sebelum dan sesudah diberikannya penyuluhan tentang *safety riding*
- c. Untuk mengetahui efektivitas penyuluhan tentang *safety riding* terhadap pengetahuan dan sikap siswa

I.4 Manfaat Penelitian

a. Bagi Sasaran Penelitian (Responden)

Dari hasil penelitian ini, diharapkan responden bisa mendapatkan dan menerima masukan dari peneliti untuk memperbaiki perilakunya dalam berkendara supaya bisa mengaplikasikan perilaku berkendara aman di kehidupan sehari-hari

b. Bagi Peneliti

Mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama kuliah dan dapat memberikan wawasan dan pengetahuan tentang *safety riding*.

c. Bagi SMA Terkait

Mendapatkan informasi dan data mengenai gambaran pengetahuan dan sikap siswa tentang *safety riding*. Sehingga dapat dilakukan upaya-upaya yang dapat meningkatkan pengetahuan dan kesadaran untuk berperilaku aman dalam berkendara menggunakan sepeda motor guna menurunkan angka kecelakaan dan keparahan kecelakaan yang terjadi.

d. Bagi Pembaca

Memberikan informasi tentang efektivitas penyuluhan tentang *safety riding* terhadap pengetahuan dan sikap siswa dalam kemandirian mengendarai sepeda motor dan juga sebagai referensi dalam penelitian.