

BAB 1 : PENDAHULUAN


1.1 Latar Belakang

Pada era modern sekarang dengan semakin canggihnya teknologi digital menuntut masyarakat memiliki mobilitas yang tinggi. Perkembangan modernisasi sangat berpengaruh dalam perkembangan alat transportasi dengan teknologi digital akan sangat berdampak positif bagi manusia sebagai alat mobilisasi yang membantu kegiatan sehari-hari. Akan tetapi juga diiringi dengan timbulnya beberapa hal yang tidak diinginkan atau dampak negatif seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.⁽¹⁾

Kecelakaan Lalu Lintas (KLL) merupakan suatu kejadian yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain secara tidak terduga sehingga mengakibatkan adanya korban.⁽²⁾ Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.⁽³⁾

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur dan nyaman serta efisien, dapat memadukan model transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, agar dapat menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.⁽³⁾ Hal ini menjadikan aspek keselamatan harus menjadi perhatian yang utama.

Guna untuk menghindari kecelakaan berlalu lintas dan perbuatan tidak bertanggung jawab maka pengendara kendaraan bermotor harus memenuhi syarat-syarat mengendarai sepeda motor sebagaimana sudah diatur dalam Pasal 77 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.⁽³⁾



Perilaku *safety riding* adalah suatu upaya berkendara dengan ideal harus memiliki tingkat keamanan cukup bagi pengendara serta pengguna jalan lainnya demi menciptakan suatu keadaan yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan terjadi bahaya yang dapat terjadi disekitar atau dapat diartikan sebagai suatu perilaku berkendara yang aman agar dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁽⁴⁾ Perilaku *safety riding* ini sangat perlu diterapkan sejak dini agar kejadian kecelakaan lalu lintas tidak terjadi secara terus-menerus. Perilaku berkendara dapat dikatakan aman jika menguasai kendaraan dengan baik, mengerti peraturan lalu lintas dan fasilitas pendukungnya, mengerti dengan baik hal-hal yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, serta mempunyai sikap dan perilaku yang lebih sabar, toleran, hati-hati, waspada, dan menghormati serta menghargai orang lain serta diri sendiri.⁽⁵⁾

Penelitian yang dilakukan Putri (2017) ada beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) yakni pengetahuan, sikap, serta dukungan keluarga.⁽⁶⁾ Sedangkan, penelitian yang dilakukan oleh Fitri (2019) juga menyatakan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan, sikap, dan peran teman sebaya.⁽⁷⁾ Penelitian lain oleh Astuti (2020) ada beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* yakni

pengetahuan, sikap, jenis kelamin, dan pengalaman berkendara. Pengetahuan yang baik mengenai perilaku aman berkendara (*safety riding*) secara positif maka akan mempengaruhi perilaku dalam berkendara, dengan adanya pengetahuan tersebut dapat mengembangkan keahlian dalam mengendarai serta menciptakan kebiasaan mengemudi yang lebih aman dan menghasilkan penurunan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas. Begitu juga dengan sikap, pengendara yang memiliki sikap yang positif dalam berkendara biasanya lebih cenderung berperilaku aman dalam berkendara dibandingkan dengan yang memiliki sikap yang negatif. Hal itu sejalan dengan penelitian Astuti (2020) yang menunjukkan bahwa kedua faktor tersebut memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku aman berkendara.⁽⁸⁾ Kemudian penelitian yang dilakukan oleh Mirfan (2021) ada beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara yakni pengetahuan dan sikap.⁽⁹⁾

World Health Organization (WHO) 2018 menyatakan bahwa 1 orang meninggal setiap 40 detik dan sekitar 1,35 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Cedera lalu lintas merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak muda yang berusia 15-29 tahun. Apabila tidak dilakukan penanganan dengan baik, diperkirakan pada tahun 2030 kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan meningkat dan menjadi tujuh penyebab kematian di dunia. Lebih dari 90% kematian lalu lintas jalan terjadi di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah.⁽¹⁰⁾

Berdasarkan Data Badan Pusat Statistik (BPS) jumlah kendaraan bermotor di Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yaitu pada tahun 2017 jumlah kendaraan sepeda motor mencapai 100.200.245 unit, tahun

2018 mencapai 106.657.952 unit, tahun 2019 mencapai 112.771.136 unit, tahun 2020 mencapai 115.023.039 unit, dan tahun 2021 mencapai 143.340.128 unit. Hal ini dapat menyebabkan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun.⁽¹¹⁾

Berdasarkan data Korlantas Polri, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan pada tahun 2021 dibandingkan dengan tahun 2020. Pada tahun 2021 terdapat sebanyak 103.645 kejadian kecelakaan lalu lintas, sedangkan di tahun 2020 terdapat sebanyak 100.028 kejadian kecelakaan lalu lintas. Tercatat sebanyak 23.266 jiwa meninggal dunia, korban luka berat sebanyak 10.533 jiwa, dan korban luka ringan sebanyak 117.913 jiwa yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 dengan kerugian materi mencapai Rp. 246 miliar.⁽¹²⁾ Data ini menunjukkan bahwa dari tahun ke tahun kejadian kecelakaan di Indonesia terus meningkat. Berdasarkan data Kepolisian RI menunjukkan bahwa di Indonesia rata-rata 3 orang meninggal dunia setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Data tersebut juga menunjukkan bahwa ada beberapa faktor yang mengakibatkan besarnya jumlah kecelakaan lalu lintas tersebut, yakni : 61% disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri, 9% disebabkan oleh faktor kendaraan, dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana serta lingkungan.⁽¹³⁾

Data *Global Status Report on Road Safety 2018* oleh WHO pada tabel *Road Traffic Deaths and Proportion of Road Users by country/area*, melaporkan bahwa pada tahun 2018, di Indonesia dengan populasi 261.115.456 penduduk mengalami 31.282 jumlah kejadian kematian akibat kecelakaan lalu lintas,

dengan estimasi angka kematian 12,2 per 100.000 orang. Dari jumlah kejadian kematian tersebut 73,6% adalah pengendara kendaraan roda dua.⁽¹⁴⁾

Provinsi Jambi merupakan salah satu Provinsi di Indonesia yang terletak di pulau Sumatera yang memiliki penduduk sekitar 3,58 juta jiwa. Hal ini sebanding dengan jumlah kendaraan sepeda motor di Provinsi Jambi yang mengalami peningkatan yakni $\pm 1.505.691$ kendaran. Berdasarkan Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Provinsi Jambi pada tahun 2021 menunjukkan adanya peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 10% dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Menurut data akhir tahun Polda Jambi pada tahun 2021 mencatat sebanyak 1.153 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia sebanyak 378 orang, korban luka berat sebanyak 139 orang, dan korban luka ringan sebanyak 1.432 dengan kerugian materil mencapai Rp. 5,33 miliar. Sedangkan pada tahun 2020 tercatat sebanyak 1.019 kasus kecelakaan lalu lintas.^(10,11) Hal ini membuktikan bahwa masih tingginya angka kecelakaan yang terjadi di Provinsi Jambi.

Berdasarkan data Polres Merangin untuk angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 sebanyak 54 kejadian, tahun 2018 sebanyak 52 kejadian, 2019 sebanyak 59 kejadian, dan tahun 2020 sebanyak 63 kejadian.⁽¹⁷⁾ Berdasarkan data unit Laka Lintas Polres Merangin terhadap pelanggaran lalu lintas mengalami peningkatan yakni pada tahun 2019 sebanyak 1.713 kasus dan pada tahun 2020 jumlah pelanggaran mencapai 2.216 kasus.⁽¹⁸⁾ Berdasarkan data tersebut dapat dilihat masyarakat masih banyak yang masih melanggar peraturan yang telah berlaku hal ini dapat membahayakan pengendara serta pengguna jalan

lainnya dan dapat menimbulkan korban tetapi juga dapat menimbulkan kerugian material dalam jumlah yang besar.

Tingginya tingkat kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Merangin memicu kekhawatiran bagi masyarakat. Salah satu penyebab tingginya kecelakaan ini adalah karena sering terjadi pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Data Lakalantas Polres Merangin mencatat pelanggaran lalu lintas yang terjadi pada mahasiswa menduduki posisi pertama dengan 591 kejadian pada tahun 2017, 298 kejadian pada tahun 2018, 372 kejadian pada tahun 2020, dan pada tahun 2021 sebanyak 313 kejadian.⁽¹⁹⁾ Pada tahun 2020, jumlah pelanggaran lalu lintas roda dua menurut jenisnya yaitu pelanggaran kelengkapan surat-surat sebanyak 187 kejadian, perlengkapan kendaraan 1.141 kejadian, pelanggaran marka/rambu lalu lintas 92 kejadian, dan lain-lain sebanyak 33 kejadian.⁽²⁰⁾ Dari data tersebut dapat kita lihat bahwa pelanggaran lalu lintas pada mahasiswa masih banyak terjadi dan seharusnya mahasiswa ini memiliki kesadaran akan pentingnya keselamatan dan kesehatan berkendara.

Beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas yakni faktor human (manusia), faktor kendaraan (sarana dan prasarana) dan faktor cuaca.⁽²¹⁾ Dimana faktor human menjadi faktor tertinggi sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Besarnya angka kematian akibat kecelakaan di umur remaja disebabkan oleh rendahnya pengetahuan terhadap resiko bahaya yang ada di jalan raya, pengendara dengan umur remaja sering kali lengah, tidak tertib, tidak terampil serta melaju dengan kecepatan tinggi.⁽²²⁾ Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Arsyad (2022) faktor manusia terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Merangin selama tahun 2017-2020 sebanyak

134 kasus, faktor sarana sebanyak 66 kasus, dan faktor prasarana sebanyak 18 kasus.⁽²³⁾

Berdasarkan *study* pendahuluan yang dilakukan di beberapa perguruan tinggi didapatkan hasil bahwasannya pada mahasiswa IAI SMQ Bangko masih memiliki perilaku *safety riding* kurang baik berdasarkan indikator yang ditetapkan dibandingkan dengan perguruan tinggi lainnya. IAI SMQ Bangko merupakan salah satu perguruan tinggi di Kabupaten Merangin yang beralamat di Jalan Prof. M. Yamin, Kelurahan Pasar Atas Bangko, Kabupaten Merangin. Kampus IAI SMQ Bangko ini satu-satunya perguruan tinggi yang berada di jalan raya utama yang ramai dilalui oleh kendaraan bermotor sehingga sangat rawan untuk terjadi kecelakaan dibandingkan dengan beberapa kampus lainnya. Kampus ini juga berada tepat di tepi jalan raya pada lintasan Merangin-Kerinci. Diketahui bahwa IAI Smq Bangko memiliki mahasiswa yang berjumlah sebanyak 1.624 orang dan hampir 80% mahasiswa mengendarai sepeda motor menuju kampus.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan pada 20 mahasiswa IAI SMQ Bangko diketahui sebanyak 85% mahasiswa pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, 50% mahasiswa sudah memiliki SIM, selebihnya masih belum memiliki SIM tetapi mereka tetap membawa kendaraan bermotor menuju kampus, dan 50% tidak menyalakan lampu pada siang hari dan tidak menggunakan spion sebanyak dua buah.

Berdasarkan uraian di atas peneliti tertarik melakukan penelitian mengenai Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara

(*Safety Riding*) pada Mahasiswa di IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka perumusan permasalahan peneliti adalah “Bagaimana faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022?”.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengetahui informasi mengenai “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022”.



1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui distribusi frekuensi perilaku aman berkendara, pengetahuan, sikap, kepemilikan SIM C, kondisi kendaraan, dan peran teman sebaya pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022.
2. Mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022.
3. Mengetahui hubungan sikap dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022.
4. Mengetahui hubungan kepemilikan SIM C dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022.
5. Mengetahui hubungan kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022.
6. Mengetahui hubungan peran teman sebaya dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa IAI SMQ Bangko Kabupaten Merangin Tahun 2022. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan desain *cross sectional*, dimana variabel independen yaitu pengetahuan, sikap, kepemilikan SIM C, kondisi kendaraan, dan peran teman

sebaya dengan variabel dependen yaitu perilaku aman berkendara (*safety riding*). Penelitian ini dilakukan di IAI SMQ Bangko yang beralamat di Jalan Prof. Muhammad Yamin, Ps. Atas Bangko Kabupaten Merangin, pada bulan Februari 2022 – Agustus 2022. Penelitian ini menggunakan teknik *accidental sampling* dan analisa data menggunakan analisis univariat dan bivariat.

