

BAB 1 : PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Meningkatnya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) pada saat ini membawa dampak positif bagi kehidupan manusia. Salah satunya yaitu semakin pesatnya kemajuan alat transportasi dan penggunaannya untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Hal tersebut membuat manusia ketergantungan dan tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi kemanapun ia pergi. Selain itu, peningkatan IPTEK tersebut juga mengakibatkan laju pertumbuhan kendaraan yang semakin meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2016 jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sebanyak 129,3 juta unit. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan dari angka tersebut yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah mencapai 105,2 juta unit (81,4%). Jumlah ini meningkat dari tahun sebelumnya yakni hanya 98,8 juta unit sepeda motor pada tahun 2015.⁽¹⁾ Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak yang negatif di jalan raya seperti meningkatnya kepadatan lalu lintas dan kendaraan yang juga dapat memicu peningkatan terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁽²⁾

Kecelakaan Lalu Lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh WHO dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga setelah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis*.⁽³⁾ WHO mempublikasikan sebuah laporan yaitu *Global Status Report on Road Safety 2015* yang menunjukkan bahwa sekitar 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak

muda pada usia 15-29 tahun. Jika tidak dilakukan penanganan yang baik, diperkirakan pada tahun 2030 kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan meningkat dan menjadi tujuh penyebab kematian di dunia. Laporan WHO juga menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun di 180 negara, Indonesia berada di peringkat ketiga di Asia di bawah Tiongkok dan India dengan total 38.279 kematian akibat kecelakaan lalu lintas di tahun 2015.⁽⁴⁾

Berdasarkan data Korlantas POLRI angka kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia meningkat terutama pada tahun 2014 sampai 2016. Pada tahun 2014 terdapat 95.906 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 28.297 jiwa. Pada tahun 2015 terdapat 98.970 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 26.495 jiwa. Sedangkan pada tahun 2016 terdapat 105.374 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal sebanyak 25.859 jiwa. Kerugian yang ditimbulkan mencapai 200 milyar lebih.⁽⁵⁾ Berdasarkan data tersebut disimpulkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya.

Kota Padang merupakan salah satu kota yang memiliki angka kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Data Satlantas Polresta Padang menunjukkan bahwa pada tahun 2017 terjadi 576 kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Padang dengan jumlah korban sebanyak 1.016 jiwa.⁽⁶⁾ Sementara itu pada bulan Januari sampai Oktober 2018 terjadi 554 kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Padang dengan jumlah korban sebanyak 928 jiwa dengan rincian korban meninggal dunia 5,6%, luka berat 11,2%, dan luka ringan 83,2%.⁽⁷⁾ Data tersebut juga menunjukkan bahwa kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2017 sampai oktober 2018 adalah sepeda motor yaitu sebanyak 1.411 unit dengan kelompok umur terbanyak yang menjadi korban yaitu berumur 16-30 tahun.

Kecamatan Koto Tengah merupakan kecamatan dengan angka kecelakaan lalu lintas tertinggi di Kota Padang. Berdasarkan data Satlantas Polresta Padang pada bulan Januari sampai Oktober 2018 terdapat 112 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kecamatan tersebut. Data tersebut juga menunjukkan bahwa kelompok umur terbanyak yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas yaitu berumur 16-30 tahun yang diantaranya berprofesi sebagai pelajar dan mahasiswa.⁽⁷⁾

Politeknik ATI Padang merupakan salah satu perguruan tinggi di Kota Padang yang berada di Kecamatan Koto Tengah. Kampus Politeknik ATI Padang beralamat di Jalan Bungo Pasang, Tabing, Kecamatan Koto Tengah. Dari segi lokasi, kampus Politeknik ATI Padang berada di jalan raya utama yang ramai dilalui oleh kendaraan bermotor sehingga lokasi kampus tersebut sangat rawan untuk terjadi kecelakaan dibandingkan dengan beberapa kampus lainnya yang berada di Kecamatan Koto Tengah. Hal ini juga dikarenakan padatnya lalu lintas baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum yang melewati jalan raya di kawasan kampus Politeknik ATI Padang. Politeknik ATI Padang memiliki mahasiswa yang berjumlah sebanyak 1.416 orang, dan hampir 75% mahasiswa menggunakan kendaraan bermotor.

Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh berbagai macam faktor antara lain faktor lingkungan, faktor jalan, faktor kendaraan, dan faktor manusia (*human error*). Faktor utama yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia sebagai pengemudi atau pengendara yang berkontribusi sebanyak 90% dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁽⁸⁾ *Safety riding* merupakan perilaku mengendarai sepeda motor dengan mengutamakan keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lain dengan tujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* seharusnya dilakukan oleh setiap orang yang mengendarai sepeda motor baik

dalam jarak jauh maupun jarak dekat. Seringkali mahasiswa pergi ke kampus dengan tidak menggunakan helm dengan alasan karena mengendarai jarak dekat, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi karena terlambat, hingga melawan arus agar mempersingkat waktu. Padahal jalanan memiliki risiko bahaya yang cukup mengancam keselamatan nyawa pengendara. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Gineung Cynthia Utari yang menyatakan bahwa sebanyak 72,1% mahasiswa Universitas Gunadarma mempunyai perilaku tidak aman dalam berkendara.⁽⁹⁾

Penelitian yang dilakukan oleh Mutiara Hikmatul Azizah menyatakan terdapat hubungan antara pengetahuan, sikap, persepsi dan peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).⁽¹⁰⁾ Pengetahuan yang baik mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) secara positif akan mempengaruhi perilaku berkendara, dengan adanya pengetahuan dapat mengembangkan keahlian dalam mengendarai serta menciptakan kebiasaan mengemudi yang lebih aman dan menghasilkan penurunan jumlah insiden lalu lintas. Begitu juga dengan sikap dan persepsi, pengendara yang memiliki sikap dan persepsi yang positif dalam berkendara lebih cenderung berperilaku aman dalam berkendara dibandingkan dengan yang memiliki sikap dan persepsi yang negatif. Selain itu perilaku berkendara mahasiswa juga dapat dipengaruhi oleh peran teman sebaya, apabila teman sebaya sudah sadar akan keselamatan berkendara dan berperilaku aman dalam berkendara, biasanya anggota lain akan cenderung terpengaruh untuk ikut sadar dan berperilaku aman dalam berkendara. Hal itu sejalan dengan penelitian Azizah yang menunjukkan bahwa keempat faktor tersebut memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara.⁽¹⁰⁾

Berdasarkan survei awal yang dilakukan pada 10 orang mahasiswa Politeknik ATI Padang diketahui bahwa sebanyak 60% mahasiswa memiliki pengetahuan rendah mengenai *safety riding*, 80% memiliki kondisi kendaraan berisiko, dan sebanyak 70% mahasiswa berperilaku *safety riding* yang buruk serta 60% mahasiswa pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang tahun 2019.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka perumusan masalah penelitian ini adalah “Faktor-faktor apa sajakah yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang tahun 2019?”

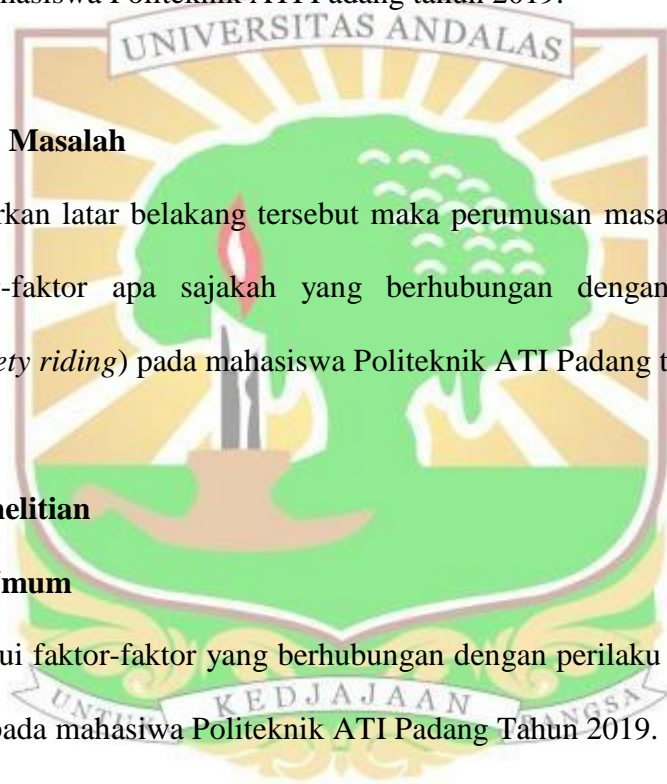
1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

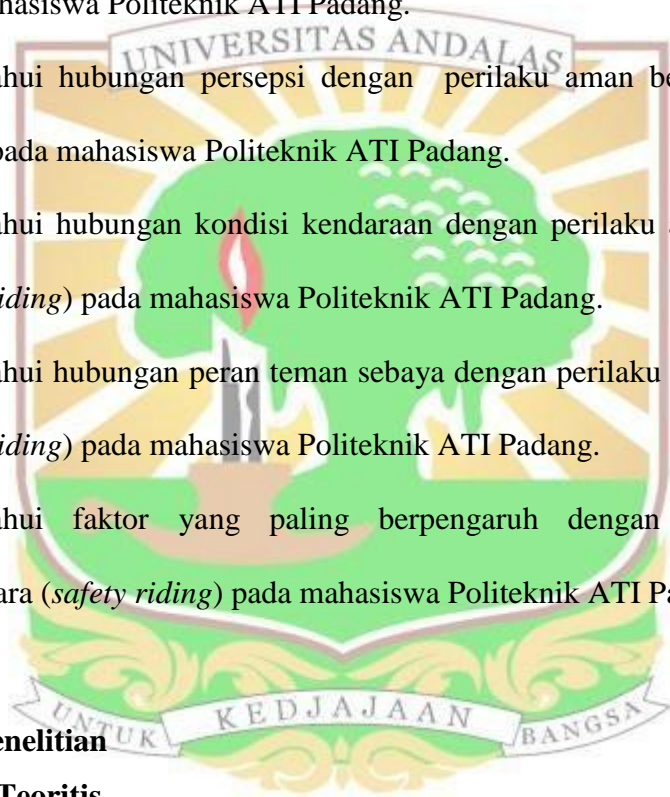
Mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang Tahun 2019.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui distribusi frekuensi perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang.
2. Mengetahui distribusi frekuensi pengetahuan mahasiswa Politeknik ATI Padang.
3. Mengetahui distribusi frekuensi sikap mahasiswa Politeknik ATI Padang.
4. Mengetahui distribusi frekuensi persepsi mahasiswa Politeknik ATI Padang.



5. Mengetahui distribusi frekuensi kondisi kendaraan mahasiswa Politeknik ATI Padang.
6. Mengetahui distribusi frekuensi peran teman sebaya mahasiswa Politeknik ATI Padang.
7. Mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang.
8. Mengetahui hubungan sikap dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang.
9. Mengetahui hubungan persepsi dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang.
10. Mengetahui hubungan kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang.
11. Mengetahui hubungan peran teman sebaya dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang.
12. Mengetahui faktor yang paling berpengaruh dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang.



1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi ilmu pengetahuan terutama dibidang keselamatan dan kesehatan kerja terkait faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) serta menjadi tambahan referensi untuk penelitian selanjutnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi civitas/mahasiswa Politeknik ATI Padang

Memberikan suatu gambaran faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) sehingga dapat menumbuhkan kesadaran arti pentingnya keselamatan dan kesehatan dalam berkendara serta dapat diaplikasikan pada masa orientasi mahasiswa dengan penerapan atau pelatihan *safety riding*.

2. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan keterampilan peneliti dalam melaksanakan penelitian serta acuan mengenai perilaku aman berkendara (*safety riding*).

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Politeknik ATI Padang Tahun 2019. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan desain *cross sectional*, dimana variabel independen yaitu pengetahuan, sikap, persepsi, kondisi kendaraan, dan peran teman sebaya dengan variabel dependen yaitu perilaku aman berkendara (*safety riding*).