

BAB 1 : PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan Lalu Lintas (KLL) merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Banyaknya kendaraan yang ada di jalan raya saat ini cukup berisiko untuk terjadinya kecelakaan.⁽¹⁾ Menurut Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) ada sekitar 1,24 juta jiwa meninggal dunia dan sekitar 50 juta jiwa mengalami luka berat dan ringan setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas. Bahkan KLL merupakan penyebab utama kematian remaja pada rentang umur 15-29 tahun. WHO memperkirakan tahun 2030 kecelakaan jalan merupakan penyebab terbesar ketujuh kematian di seluruh dunia dengan angka kematian meningkat tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun.⁽²⁾

Di kawasan Asia Tenggara, 153.000 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014. Hal ini sejalan dengan data Bank Dunia yang menunjukkan, 85 persen kecelakaan terjadi di negara berkembang. Lima puluh persen dari angka kecelakaan itu adalah di negara-negara Asia Pasifik. Sedangkan biaya yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas di negara-negara kawasan Asia Tenggara diperkirakan mencapai 15 milyar dolar Amerika.^(3,4)

Indonesia sendiri merupakan negara kelima dengan angka kecelakaan lalu lintas tertinggi. Data WHO tahun 2013 menyebutkan dalam dua tahun terakhir kecelakaan lalu lintas di Indonesia dinilai menjadi pembunuh ketiga setelah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis*. Setiap jam setidaknya terdapat 12 kasus kecelakaan lalu lintas dengan tiga korban jiwa. Sementara setiap harinya, 69 nyawa

melayang di jalan raya.⁽⁵⁾ Di tahun 2013 lalu terdapat 101.037 kecelakaan lalu lintas yang merenggut nyawa 25.157 jiwa. Tahun 2014 terdapat 95.906 kejadian kecelakaan dengan 28.297 korban jiwa, 26.840 luka berat dan 109.741 jiwa luka ringan. Kerugian yang ditimbulkan mencapai Rp 254 milyar lebih. Tahun 2010 sampai tahun 2013 mengalami peningkatan dari angka kejadian kecelakaan tersebut. Sedangkan untuk tahun 2013 ke tahun 2014 mengalami penurunan dari segi jumlah kejadian kecelakaan namun mengalami peningkatan untuk fatalitas, yang berarti jumlah korban meninggal dunia mengalami peningkatan. Hal ini membuktikan bahwa masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia.⁽⁶⁾

Data Kepolisian Daerah Sumbar Tahun 2014 menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Padang sebanyak 409 kejadian dengan jumlah korban 787 jiwa dengan rincian korban meninggal dunia 7,6%, korban luka berat 34,7% dan korban luka ringan sebanyak 57,7%. Dari kejadian kecelakaan tersebut lebih dari separoh melibatkan kendaraan roda dua (sepeda motor). Untuk tahun 2014 dari 671 kendaraan yang terlibat kecelakaan, 465 (69,3%) diantaranya melibatkan sepeda motor.⁽⁷⁾

Kecamatan Koto Tengah merupakan kecamatan dengan angka kecelakaan lalu lintas tertinggi di Kota Padang. Sepanjang tahun 2014 ada 77 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan jumlah korban yang terlibat adalah 141 jiwa. Jalan Adinegoro yang terdapat di daerah Lubuk Buaya Kecamatan Koto Tengah ditetapkan sebagai *blackspot* lakalantas Kepolisian Resor Kota (Polresta) 2014 Padang. Jumlah kejadian kecelakaan yang terjadi di jalan tersebut sebanyak 49 kejadian pada tahun 2014.⁽⁷⁾

Data lakalantas Polda Sumbar menunjukkan bahwa kelompok umur 16-25 tahun menjadi kelompok umur terbanyak yang terlibat kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2014 jumlah kelompok umur 16-25 tahun yang terlibat kecelakaan yakni 56 orang (40,3%), jauh lebih tinggi dari kelompok umur 26-30 tahun dan kelompok umur 31-40 tahun yakni sebanyak 10 orang (13%) dan 21 orang (15,1%). Sedangkan angka kecelakaan berdasarkan profesi, profesi pelajar menempati urutan kedua di bawah karyawan swasta untuk angka kecelakaan lalu lintas terbanyak di Kecamatan Koto Tangah, dengan jumlah korban sebanyak 31 orang (22%).⁽⁷⁾

Penelitian yang dilakukan oleh Novianti (2001) penyebab kecelakaan yang paling banyak yaitu disebabkan oleh pengemudi. Faktor utamanya adalah tidak memperhatikan adanya penyebrang sebanyak 13 kasus (23,63%), pengemudi yang tidak menjaga jarak sebanyak 9 kasus (16,36%) dan faktor lainnya sebanyak 2 sampai 6 kasus (3,64%-10,91%), dimana faktor tersebut terdistribusi merata yang meliputi faktor mendahului kendaraan lainnya, pengemudi mengantuk, kehilangan kendali, kendaraan memutar arah, masuk/keluar jalan raya, kerusakan kendaraan, pengemudi mengebut, ban slip ke bahu jalan, dan lain-lain.⁽³⁾

Perilaku pengemudi berperan besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Sulaksono (2005) ada tiga penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu :*Human Error*, faktor kendaraan, dan lingkungan. Faktor utama yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor *human error* yaitu sebesar 57%, faktor kendaraan yang tidak layak pakai sebesar 30%, dan faktor lingkungan seperti jalan berlobang, bergelombang, tikungan tajam dan sebagainya. Ditambahkan oleh Bachtiar (2005) penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan paling banyak atau 91% disebabkan oleh faktor manusia. Faktor kedua kecelakaan sebanyak 5 % adalah faktor kendaraan, faktor jalan 3 % dan faktor lingkungan 1 %.⁽⁸⁾ Hasil penelitian di

atas menunjukkan bahwa mayoritas faktor perilaku manusia atau pengendara menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu perlunya perilaku aman berkendara (*safety riding*) bagi setiap pengendara kendaraan bermotor untuk menurunkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁽³⁾

Berdasarkan survei awal yang dilakukan pada pelajar SMA tanggal 10 Oktober 2015, 5 dari 10 responden berperilaku *safety riding* baik dan lima lainnya berperilaku buruk. 7 dari 10 responden pernah mengalami kecelakaan. 6 dari 10 responden mempunyai persepsi yang negatif terhadap *safety riding* dan peran petugas polantas.

Berdasarkan uraian di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pelajar SMA Sederajat di Kecamatan Koto Tengah Kota Padang Tahun 2015.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka perumusan masalah penelitian ini adalah : “ apa saja faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pelajar SMA sederajat di Kecamatan Koto Tengah Kota Padang Tahun 2015?”

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pelajar SMA sederajat di Kecamatan Koto Tengah Kota Padang Tahun 2015.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui distribusi frekuensi pengetahuan, jenis kelamin, persepsi, dukungan keluarga, perilaku teman sebaya, kepemilikan SIM dan perilaku *safety riding* pada pelajar SMA sederajat di Kecamatan Koto Tangah Kota Padang.
2. Mengetahui hubungan pengetahuan, jenis kelamin, persepsi, dukungan keluarga, dan perilaku teman sebaya dan kepemilikan SIM dengan perilaku *safety riding* pada pelajar SMA sederajat di Kecamatan Koto Tangah Kota Padang.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi ilmu pengetahuan terutama bidang kesehatan dan keselamatan kerja terkait keamanan berkendara serta dapat menjadi tambahan referensi serta masukan bagi penelitian serupa kedepannya.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Diharapkan dapat menjadi tambahan informasi tentang perilaku *safety riding* pelajar SMA sederajat di Kecamatan Koto Tangah Kota Padang dan dapat menjadi masukan bagi instansi terkait khususnya sekolah dalam membuat kebijakan berkendara di lingkungan sekolah untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.
- b. Memberikan informasi tentang *safety riding* bagi pelajar SMA sederajat di Kecamatan Koto Tangah diharapkan dapat menumbuhkan kesadaran tentang pentingnya perilaku *safety riding* untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.

- c. Hasil penelitian diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan peneliti dibidang kesehatan dan keselamatan kerja terkait *safety riding*.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian ini adalah faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pelajar SMA sederajat di Kecamatan Koto Tengah Kota Padang Tahun 2015

