

# BAB I : PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Era Globalisasi menuntut masyarakat saat ini untuk memiliki aktivitas mobilisasi rutin yang tinggi. Akibatnya, kepadatan lalu lintas akan semakin meningkat seiring meningkatnya penggunaan alat transportasi. Perkembangan alat transportasi semakin baik dikarenakan sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin maju. Meningkatnya pertumbuhan transportasi memberikan dampak positif dan negatif pada kesejahteraan hidup manusia. Banyaknya kendaraan yang memenuhi jalan raya dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Fakta menunjukkan bahwa jalan raya merupakan tempat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang merenggut nyawa.<sup>(1,2)</sup>

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah 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.<sup>(3)</sup> Kecelakaan lalu lintas dapat mengakibatkan cedera, kelumpuhan bahkan kematian. WHO (2019) mengungkapkan bahwa, kecelakaan lalu lintas mengakibatkan 1,35 juta kematian. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian kedelapan dari semua usia, dan menjadi penyebab utama kematian pada anak-anak dan dewasa muda (5-29 tahun).<sup>(4)</sup> Perkiraan WHO pada tahun 2030 kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab terbesar ketujuh kematian di seluruh dunia dengan peningkatan angka kematian tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun.<sup>(5)</sup>

Tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas berbeda-beda di setiap wilayah. Menurut WHO (2019) kematian akibat kecelakaan lalu lintas lebih banyak terjadi di wilayah Asia Tenggara, yaitu sebanyak 16% kecelakaan pada kendaraan roda empat, 43% kecelakaan pada kendaraan roda dua dan tiga, 2% kecelakaan pada pengendara sepeda, 14% kecelakaan pada pejalan kaki, 25% kecelakaan lainnya. Berdasarkan jenis pengguna jalan WHO (2019) menyatakan bahwa, kematian lebih banyak terjadi pada pengguna sepeda motor.<sup>(4)</sup> Selain menyebabkan kematian, kecelakaan juga dapat menyebabkan cacat permanen, amputasi, cedera kepala atau cedera tulang belakang.<sup>(6)</sup> WHO (2016) mengungkapkan bahwa tingkat kematian lalu lintas jalan per 100.000 penduduk, Asia Tenggara memiliki angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi kedua di dunia setelah Afrika, yaitu sebanyak 20,7 dan telah mengalami peningkatan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas sejak GSRRS (*Global Status Report on Road Safety*) terakhir.<sup>(4)</sup>

Berdasarkan data Kepolisian RI, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2019 mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan tahun 2018, yaitu meningkat sebanyak 3% sepanjang tahun 2019. Terdapat sebanyak 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019, meningkat dari 103.672 peristiwa pada tahun 2018. Tercatat korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 berjumlah 23.530 orang.<sup>(7)</sup> Data Kepolisian RI menunjukkan bahwa di Indonesia rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan di jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61% faktor manusia, 9% faktor kendaraan, 30% faktor prasarana dan lingkungan.<sup>(8)</sup>

Prevalensi cedera di Indonesia mencapai rerata 8,2% dengan penyebab cedera terbanyak kedua adalah kecelakaan sepeda motor. Prevalensi kecelakaan darat

mencapai rerata 40,6%. Cedera transportasi di Provinsi Sumatera Barat berada pada urutan ke-3 tertinggi di Indonesia, dengan prevalensi kecelakaan sepeda motor sebanyak 49,5% dan transportasi darat lain sebanyak 5,4%.<sup>(6)</sup>

Catatan Ditlantas Polda Sumbar menunjukkan kecelakaan pada usia 16-36 tahun di Provinsi Sumbar pada tahun 2018 cukup tinggi yaitu sebanyak 1.418 peristiwa baik sebagai pengendara roda 2 maupun roda 4, yang mengakibatkan 126 orang meninggal dunia, dan selebihnya luka ringan dan luka berat. Sebagian besar kecelakaan yang dialami oleh usia 16-36 tahun. Hal ini dipicu oleh pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, dan tidak menguasai medan jalan di wilayah Sumbar.<sup>(9)</sup> Data lakalantas Polda Sumbar menunjukkan bahwa kasus kecelakaan di Kabupaten Padang Pariaman berada di posisi kedua setelah Kota Padang pada tahun 2017, tercatat 297 kasus, dengan 41 korban meninggal dunia, 118 korban luka berat, 455 korban luka ringan dan kerugian materil sebesar Rp. 991.150.000.<sup>(10)</sup>

Teori Domino oleh H.W. Heinrich mengungkapkan bahwa, kecelakaan terjadi melalui hubungan mata rantai sebab-akibat dari beberapa faktor penyebab kecelakaan kerja yang saling berhubungan. Kecelakaan terdiri atas lima faktor yang saling berhubungan, yaitu : lingkungan sosial, kelalaian manusia, tindakan tidak aman, kecelakaan, dan cedera.<sup>(11)</sup> Sulaksono (2005) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh tiga faktor yaitu : *human error*, faktor kendaraan, dan lingkungan. Sebesar 57% faktor *human error* yaitu yang menjadi faktor yang sangat berpengaruh, 30% faktor kendaraan yang tidak layak pakai, dan 13% faktor lingkungan seperti jalan berlobang, bergelombang, tikungan tajam dan sebagainya. Ditambahkan oleh Bachtiar (2005) kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh faktor manusia yaitu sebanyak 91%, faktor kendaraan sebanyak 5%, faktor jalan

3% dan faktor lingkungan 1%. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hidayah (2016) menyatakan bahwa penyebab kecelakaan paling banyak pada pelajar SMA Sederajat di Kecamatan Koto Tangah Kota Padang disebabkan oleh perilaku *safety riding* yang buruk yaitu sebanyak 48,5%.<sup>(5)</sup>

Kecelakaan menurut WHO adalah suatu peristiwa yang tidak dapat dipersiapkan penanggulangan sebelumnya sehingga menghasilkan cedera yang riil. Kecelakaan lalu lintas termasuk salah satu bentuk kecelakaan kerja karena berdasarkan Permenaker Nomor 03/Men/1998 kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki, tidak diduga dan dapat menimbulkan korban jiwa serta harta benda. Menurut OHSAS 18001 (1999) kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tidak diinginkan yang terjadi secara tiba-tiba dan dapat mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu. Sedangkan UU No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja menyatakan bahwa kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam pekerjaan sejak berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui.<sup>(11)</sup>

Keselamatan dan kesehatan kerja sangat penting, K3 tidak hanya untuk pekerjaan dibidang pertambangan, perminyakan, konstruksi, manufaktur dan rumah sakit. Namun, K3 juga dibutuhkan pada pengguna jalan raya khususnya pelajar. Banyaknya jumlah pelajar yang menggunakan kendaraan sangat berisiko untuk mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya saat berkendara.<sup>(12)</sup>

*Safety riding* merupakan suatu usaha untuk mengurangi dan menghindari risiko kecelakaan lalu lintas dengan meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. *Safety riding* berkaitan dengan cara berkendara, alat pelindung diri yang digunakan saat berkendara dan kondisi

kendaraan yang digunakan. Inti dari *safety riding* adalah keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain.<sup>(13)</sup> *Safety riding* dipengaruhi oleh pengetahuan, dukungan keluarga dan kepemilikan SIM. Penelitian yang dilakukan oleh Hidayah (2016) menyatakan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan, dukungan keluarga, serta kepemilikan SIM C dengan perilaku aman berkendara. Persentase responden yang tidak memiliki SIM C sebanyak 70,3%, responden yang memiliki perilaku berkendara buruk sebanyak 67,2% dengan jenis kelamin laki-laki, pengetahuan *safety riding* yang rendah yaitu sebanyak 46,5%, dan dukungan keluarga yang rendah yaitu sebanyak 39,6%.<sup>(5)</sup> *Safety riding* juga dipengaruhi oleh sikap. Penelitian yang dilakukan oleh Fitri (2019) menyatakan bahwa sikap merupakan faktor yang paling berpengaruh pada perilaku aman berkendara.<sup>(14)</sup> Berdasarkan hasil penelitian tersebut, perilaku pengendara merupakan salah satu faktor terbesar penyebab kecelakaan lalu lintas, maka sangat penting bagi pengendara kendaraan bermotor untuk berperilaku aman dalam berkendara (*safety riding*).

Pengetahuan yang baik mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) akan berpengaruh dalam perilaku berkendara, dengan adanya pengetahuan yang baik dapat menciptakan kebiasaan mengemudi yang lebih aman baik bagi diri sendiri maupun pengguna jalan lain. Pengendara yang memiliki sikap positif dalam berkendara juga lebih cenderung berperilaku atau bertindak aman dalam berkendara dibandingkan dengan pengendara yang bersikap negatif.<sup>(14,15)</sup> Jenis kelamin laki-laki memiliki mobilitas yang tinggi dari pada jenis kelamin perempuan di jalan raya, sehingga jenis kelamin laki-laki cenderung lebih banyak mengalami kecelakaan lalu lintas.<sup>(6)</sup>

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan pada 5 September 2020, dengan pihak Polres Padang Pariaman yaitu Kanit Lalu Lintas Polres Padang Pariaman bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Padang Pariaman pada tahun 2019 menempati urutan kedua setelah Kota Padang. Tercatat sebanyak 363 kasus pada tahun 2019 yang didominasi dengan kecelakaan menggunakan sepeda motor dan mengalami kerugian materil sebesar Rp.842.300.100.<sup>(16)</sup> Berdasarkan kategori profesi diketahui bahwa 50% didominasi oleh pelajar. Pada tahun 2020, angka kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan semenjak Covid-19, yaitu sebanyak 238 kasus dari bulan Januari-Oktober. Kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Padang Pariaman umumnya terjadi di jalan raya Padang-Bukittinggi dengan korban pelajar SMA, tercatat korban kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Padang Pariaman pada bulan Januari hingga Oktober tahun 2020 sebanyak 425 orang korban luka ringan hingga berat, sebanyak 52 orang meninggal dunia, dan kerugian materil sebesar Rp.401.400.000. Berdasarkan kategori profesi diketahui bahwa 70% didominasi oleh pelajar.<sup>(17)</sup> Secara keseluruhan persentase pelajar yang tertib berlalu lintas atau yang tidak melakukan pelanggaran yaitu sebanyak 20%.

Kecamatan Lubuk Alung merupakan salah satu kecamatan yang ada di Kabupaten Padang Pariaman. Berdasarkan data lakalantas Polres Padang Pariaman bulan Januari-Oktober 2020, lakalantas di Kecamatan Lubuk Alung menempati urutan pertama di antara kecamatan yang ada di Kabupaten Padang Pariaman. Tercatat sebanyak 54 kasus kecelakaan lalu lintas pada wilayah Kesatuan Polsek Lubuk Alung.<sup>(17)</sup> SMA Negeri 1 Lubuk Alung merupakan satu-satunya SMA Negeri di Kecamatan Lubuk Alung yang terletak di tepi Jalan Raya Padang-Bukittinggi. SMA Negeri 1 Lubuk Alung adalah salah satu sekolah unggulan Sumatera Barat yang ada di Kecamatan Lubuk Alung Kabupaten Padang Pariaman, dimana pelajar

SMA Negeri 1 Lubuk Alung berasal dari berbagai kecamatan yang ada di Kabupaten Padang Pariaman, sehingga pelajar di sekolah tersebut berisiko tinggi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan pada 28 Januari 2021 di SMA Negeri 1 Lubuk Alung, diketahui bahwa siswa kelas XI dan XII tahun pelajaran 2020/2021 yang mengendarai sepeda motor ke sekolah sebanyak 300 siswa dari 609 siswa. Sebanyak 80 orang siswa kelas XI dan XII pernah mengalami kecelakaan lalu lintas selama menempuh pendidikan SMA.

Berdasarkan uraian tersebut maka perlu dilakukan penelitian mengenai Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.

## 1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka perumusan masalah penelitian ini adalah : “apa saja faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021?”

## 1.3 Tujuan Penelitian

### 1.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.

### 1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui distribusi frekuensi perilaku *safety riding* pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.

2. Mengetahui distribusi frekuensi pengetahuan pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.
3. Mengetahui distribusi frekuensi sikap pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.
4. Mengetahui distribusi frekuensi jenis kelamin pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.
5. Mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.
6. Mengetahui hubungan sikap dengan perilaku *safety riding* pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.
7. Mengetahui hubungan jenis kelamin dengan perilaku *safety riding* pada pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021.

#### **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 perilaku *safety riding* (aman berkendara) serta dapat menjadi tambahan referensi serta masukan untuk penelitian selanjutnya.

##### **1.4.2 Manfaat Praktis**

- a. Diharapkan dapat menjadi tambahan informasi tentang perilaku *safety riding* pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman dan dapat menjadi masukan bagi instansi terkait khususnya sekolah dalam

membuat kebijakan berkendara di lingkungan sekolah untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.

- b. Diharapkan dapat menumbuhkan kesadaran tentang pentingnya perilaku *safety riding* untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.
- c. Hasil penelitian diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dan keterampilan peneliti dalam melaksanakan penelitian serta acuan dalam bidang kesehatan dan keselamatan kerja terkait *safety riding*.

### 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini berjudul “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021”. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan desain *cross sectional*, dimana variabel independen yaitu pengetahuan, sikap, dan jenis kelamin dengan variabel dependen yaitu perilaku *safety riding*. Penelitian dilakukan di SMA Negeri 1 Lubuk Alung yang beralamat di Jalan Sungai Abang Kecamatan Lubuk Alung Kabupaten Padang Pariaman, pada bulan Februari 2021-Maret 2021. Penelitian menggunakan teknik *Total Sampling* dan analisa data menggunakan analisis univariat dan bivariat.

