

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jumlah kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu dari masalah kesehatan masyarakat yang menimbulkan banyak korban, baik luka berat maupun luka ringan serta kematian. Kecelakaan di Indonesia menunjukkan 1,3 juta orang meninggal setiap tahun dan 50 juta korban kecelakaan menderita cacat, namun umumnya korban kecelakaan lalu lintas adalah remaja dengan usia yang sama atau di atas 15 tahun. Aturan lain di jalan raya yang harus dipatuhi, seperti tidak berpacu dengan lampu merah, memakai helm setiap kali kita mengendarai roda dua (Liunesi et al., 2022). Masalah ketertiban lalu lintas di jalan merupakan tanggung jawab bersama seluruh pengguna jalan bukan hanya polisi, semua pengguna jalan wajib mematuhi peraturan lalu lintas jalan raya, ini setidaknya akan mengurangi volume kecelakaan lalu lintas (Buleleng, 2019).

Kendaraan bermotor khususnya sepeda motor menjadi alat transportasi modern yang berguna untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan aktifitas sehari-hari khususnya untuk berpergian. Pertumbuhan sepeda motor terlihat semakin meningkat secara signifikan dari tahun ke tahun. Penggunaan sepeda motor menjadi pilihan terbanyak dalam aktivitas sehari-hari. Penggunaan sepeda motor ini tidak diimbangi dengan ketertibannya dalam menggunakan alat pelindung diri dan ketertiban saat berkendara di jalan raya yang akan menjadi faktor penting dalam mencapai keselamatan saat berkendara (*safety riding*) (Magfiroh, 2019).

Pengurangan kecelakaan lalu lintas dan cedera yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas adalah tujuan dari perilaku berkendara yang aman. Perilaku berkendara aman perlu diterapkan sejak dini agar kecelakaan lalu lintas tidak terus

meningkat. Perilaku berkendara yang aman berarti seseorang harus memiliki kemampuan kendaraan yang memadai, mengetahui cara mengemudi dan mengemudikan kendaraan dengan benar serta aman, memahami aturan jalan dan alat-alat pendukung lainnya, serta memiliki pemahaman dan sikap yang baik tentang lalu lintas serta berperilaku sabar, toleran, hati-hati, waspada dan hormat serta menghargai orang lain antar pengguna jalan dan diri sendiri (Paramitha, 2017).

Indonesia memiliki dasar hukum yang mengatur lalu lintas, namun pelanggaran terkait lalu lintas tetap saja terjadi. Kewajiban memakai helm pada sepeda motor diatur dalam Pasal 106 Ayat 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Thoriq, 2020). Syarat untuk berkendara aman adalah dengan menggunakan helm ber Standart Nasional Indonesia (SNI). Penggunaan helm dengan Standar Nasional Indonesia sangat penting dalam berkendara, karena dengan memakai helm dapat meminimalisir angka kematian akibat kecelakaan saat berkendara, sekaligus melindungi kepala dari benturan benda keras saat terjadi kecelakaan (Komang et al., 2019). Persyaratan lain untuk keselamatan berkendara ialah memiliki SIM C, untuk dapat memiliki SIM C harus berusia minimal 17 tahun (UU No. 22 Tahun 2009, pasal 81 ayat 2). Kejadian yang terkait dengan perilaku berkendara motor yang banyak terjadi di lingkungan kita adalah remaja dibawah umur yang belum memiliki SIM, lebih memperhatikan lagi bahwa anak-anak usia sekolah kini menggunakan sepeda motor untuk kegiatannya sehari-hari. Semakin muda usia pengendara sepeda motor, semakin besar risiko yang akan mereka terima (Kusumastutie, 2018).

Jumlah pelajar yang mengendarai sepeda motor setiap tahunnya semakin meningkat, semakin banyak kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cedera, luka-

luka bahkan kematian (Fadilah et al., 2018). Peningkatan angka kematian akibat kecelakaan pada usia remaja disebabkan karena kurangnya pengetahuan akan resiko bahaya yang ada di jalan raya, pengendara remaja sangat sering menempatkan diri pada posisi yang berbahaya dengan tidak memakai perlengkapan berkendara dan tidak menaati lalu lintas (Setyowati et al., 2019). Pengendara remaja dianggap sebagai kelompok berisiko tinggi dalam lalu lintas meskipun paparan mereka terhadap mengemudi relatif rendah, tetapi kemungkinan kecelakaan lebih tinggi pada remaja. Penelitian sebelumnya telah diinvestigasi dengan mengumpulkan 683 pengendara remaja berusia antara 18 dan 28 dan menyimpulkan bahwa ada tiga ciri kepribadian pengendara remaja yaitu pencarian sensasi, keramahan dan ketidaksabaran (Danielle et al., 2020).

Tahun 2020 Indonesia memiliki 136,32 juta unit kendaraan bermotor, menurut Badan Pusat Statistik (BPS). Spesifikasinya meliputi 233.420 bus, 115,29 juta sepeda motor, 15,8 juta mobil penumpang dan 5,01 juta truk. Menurut data yang dihimpun dari Korps Kepolisian Nasional dan dirilis oleh Kementerian Perhubungan, terdapat 103.645 kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2021. Kasus kecelakaan lalu lintas telah menewaskan 25.266 korban jiwa, sementara itu jumlah korban luka berat akibat kecelakaan lalu lintas sebanyak 10.553 orang dan korban luka ringan 117.913 orang. Sepeda motor menjadi jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, terhitung 73% dari semua insiden (Azkiya, 2022).

Jawa Timur merupakan provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor terbanyak, 22 juta (16,14%), di mana 19,35 juta adalah sepeda motor, 1,88 juta mobil penumpang, 732.670 truk dan 35.300 bis (BPS, 2020). Terdapat 90 korban

dengan rincian luka ringan 77 orang, luka berat 2 orang dan meninggal dunia sebanyak 11 orang (Korlantas, 2021).

Kecelakaan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor di Kabupaten Gresik pada tahun 2021 mencapai 823 kasus. Kasus ini banyak terjadi pada kelompok usia produktif yakni 16-30 tahun dengan angka 380 korban, dengan rincian 16 korban meninggal dan 53 korban luka ringan. Menurut Kepala Satuan Jalan Polres Gresik, AKP Engkos Sarkosi, sebagian besar kecelakaan disebabkan kelalaian pengemudi (BPS Kab. Gresik, 2021).

Penelitian yang dilakukan oleh Dina, 2020 pada siswa-siswi kelas X dan XI di SMAN 7 Kota Bengkulu dengan jumlah 74 orang. Hasil penelitian ini diperoleh 4 variabel independen yang berhubungan dengan variabel dependen yaitu perilaku *safety riding* antara lain pengetahuan (*P value* 0,02), sikap (*P value* 0,00), jenis kelamin (*P value* 0,01) dan pengalaman berkendara (*P value* 0,00), serta variabel independen yang tidak berhubungan yaitu umur (*P value* 0,551).

Survei pendahuluan yang dilakukan pada tanggal 30 September 2023 diperoleh bahwa terdapat siswa yang mengalami kecelakaan, dari informasi yang diterima dalam 6 bulan terakhir kecelakaan sebanyak 3 siswa, 2 anak diantaranya terpeset saat hendak membelok dan 1 lainnya tertabrak saat hendak membelok ke gang sekolah. Kecelakaan yang terjadi pada 1 siswa diperoleh bahwa siswa tersebut belum berusia 17 tahun, sehingga siswa dapat dikatakan jika pengetahuan dan sikap tentang keselamatan berkendara masih kurang, serta menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 siswa berusia dibawah 17 tahun belum memenuhi legalitas dalam menggunakan kendaraan bermotor.

Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam hal ini penerapan keselamatan berkendara dilakukan dengan baik dan tepat, maka angka atau risiko kecelakaan yang mungkin terjadi bisa berkurang bahkan bisa nol kemungkinan (*zero accident*) dalam berkendara, oleh karena itu siswa dituntut untuk menerapkan *safety riding* dengan baik, sehingga dapat meminimalisir kecelakaan yang terjadi di jalan raya, dengan demikian peneliti terdorong untuk melakukan sebuah penelitian dengan judul “Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (*Safety Riding*) Pada Siswa SMA di SMA NU 2 Gresik”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara sepeda motor (*safety riding*) pada siswa SMA NU 2 Gresik?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Menganalisis beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA kelas 11 di SMA NU 2 Gresik.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengidentifikasi Usia Remaja di SMA NU 2 Gresik
2. Mengidentifikasi Jenis Kelamin Remaja di SMA NU 2 Gresik
3. Mengidentifikasi Pengalaman Remaja di SMA NU 2 Gresik
4. Mengidentifikasi Pengetahuan Remaja di SMA NU 2 Gresik
5. Mengidentifikasi Sikap Remaja di SMA NU 2 Gresik

6. Menganalisis Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* di SMA NU 2 Gresik
7. Menganalisis Hubungan Sikap dengan Perilaku *Safety Riding* di SMA NU 2 Gresik

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Sekolah

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan bagi pengelola sekolah untuk meningkatkan kualitas siswa di SMA NU 2 Gresik tentang *safety riding*.

2. Bagi Responden

Penelitian ini bermanfaat dan menambah pengetahuan serta dapat diterapkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat menjadi referensi dalam membuat penelitian berikutnya dan memperluas penelitian tentang *safety riding*.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1. Ruang Lingkup Lokasi

Penelitian ini dilakukan di SMA NU 2 Gresik.

2. Ruang Lingkup Waktu

Penelitian ini dilakukan pada bulan November - Desember 2022.

3. Ruang Lingkup Materi

Penelitian ini membahas mengenai hubungan *safety riding* dengan usia, jenis kelamin, pengetahuan, sikap dan pengalaman.

1.6 Hipotesis

H₁: Ada Hubungan antara usia, jenis kelamin, pengetahuan, sikap, dan pengalaman dengan perilaku *safety riding*.

H₀: Tidak Ada Hubungan antara usia, jenis kelamin, pengetahuan, sikap, dan pengalaman dengan perilaku *safety riding*.

