

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan dalam berkendara atau *Safety riding* adalah sikap yang aman dan bisa menolong terhindar dari kecelakaan lalu lintas yang didalamnya yaitu pelatihan dasar berkendara dengan melihat keselamatan bagi para pengemudi maupun penumpang. Keselamatan dalam berkendara di desain agar menumbuhkan kesadaran pengendara pada setiap hal yang memungkinkan terjadi dalam berkendara (Ariwibowo, 2013). Sebuah perilaku didasarkan pada pengetahuan yang baik, itu bisa bertahan lebih lama (Notoatmodjo S. , 2007).

Pada tingkat internasional, regional, dan pemerintahan, kecelakaan lalu lintas menjadi ancaman serius bagi kesehatan masyarakat. Setiap tahun, kecelakaan lalu lintas merenggut nyawa lebih dari 1,2 juta orang di seluruh dunia, sementara 20 hingga 50 juta lainnya mengalami cedera. (WHO, 2015). Pada tahun 2030, diperkirakan akan ada 2,4 juta kematian per tahun akibat kecelakaan lalu lintas, menjadikannya penyebab kematian terbesar kelima. 1,25 juta orang meninggal akibat kecelakaan mobil di seluruh dunia pada tahun 2013, jumlah tertinggi sejak tahun 2007.(WHO, 2015).

World Health Organization (WHO) menilai Sekitar 1,25 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Sejak tahun 2013, jumlah kejadiannya konstan. Semua kelompok umur dipengaruhi oleh kecelakaan lalu lintas, yang juga jadi faktor kematian bagi orang berusia antara 15 dan 29 tahun.

(WHO, 2015) Kecelakaan jalan raya terdapat lebih dari 90% dari semua kematian di seluruh dunia, dan 46% dari kematian ini melibatkan "pengguna jalan yang rentan", termasuk pengendara sepeda motor, sepeda, dan pejalan kaki (Arizona, 2013). Standar usia kecelakaan lalu lintas di dunia tahun 2017 yaitu 692 per 100.000, meningkat 11 kali lipat dari kecelakaan di tahun 1990.(James SL, 2017).

Menurut sebuah penelitian tahun 2009 oleh WHO tentang kecelakaan lalu lintas jalan, sekitar 288.769 orang meninggal dalam kecelakaan lalu lintas dari sebelas negara Asia Tenggara pada tahun 2007. Dengan perkiraan tingkat kematian kecelakaan lalu lintas jalan sebesar 25,4%. Thailand memiliki tingkat kematian tertinggi per 100.000 orang akibat kecelakaan lalu lintas, diikuti oleh Myanmar (23,4%) dan Maladewa (18,3%). (World Health Organization, 2020). Perserikatan bangsa pada tahun 2004 yang mendeklarasikan mengenai kecelakaan lalu lintas di jalan adalah persoalan dari kesehatan masyarakat, yang diteruskan dengan program *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 ke 12 Menteri, Kapolri, serta Bupati/Walikota memperkuat pelaksanaan program aksi ini guna membangun koordinasi yang kuat setiap pejabat kepentingan di bidang keselamatan jalan. (RI, 2013).

Kecelakaan lalu lintas semakin sering terjadi di Indonesia setiap tahunnya; dari 62.960 kecelakaan pada tahun 2009 menjadi 109.319 kecelakaan pada tahun 2010, 109.776 kecelakaan pada tahun 2011, 117.949 kecelakaan pada tahun 2012,

serta 100.106 kecelakaan pada tahun 2013, jumlah kecelakaan meningkat setiap tahunnya. (Indonesia K. R., 2014).

Faktor yang mempengaruhi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas ada tiga faktor utama, pertama yaitu faktor manusia, kedua yaitu faktor kendaraan serta yang ketiga ialah faktor jalan. Faktor manusia bisa mendominasi penyebab kecelakaan sepeda motor. Pada Data Kepolisian Indonesia menunjukkan bahwa sekitar 61% dari kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh faktor manusia, seperti mengemudi sembarangan, kelelahan mengemudi, dan mabuk dalam mengemudi (Polri, 2013).

Faktor manusia juga banyak yang melaksanakan larangan pada lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas ialah suatu faktor munculnya kecelakaan lalu lintas. Pengendara sepeda motor yang melanggar dapat terjadi kecelakaan lalu lintas maupun itu kecelakaan ringan ataupun berat. Faktor sikap juga sangat mempengaruhi pelanggaran maka mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Perilaku adalah faktor yang kedua terbesar sesudah lingkungan yang bisa mempengaruhi kesehatan seseorang, grup, serta masyarakat. Berkendara dengan aman yaitu suatu tindakan yang dapat dilaksanakan agar mengurangi tingkat bahaya serta frekuensi kecelakaan lalu lintas serta meningkatkan keselamatan bermotor. Sebelum, segera setelah, dan setelah mengemudi adalah 3 komponen yang perilaku berkendara dengan aman. (Yayan,2017).

Kelompok usia yang paling berisiko untuk mengemudi sembrono adalah remaja. Mereka terus-menerus mencari kesenangan, yang dapat membahayakan

mereka dan orang lain, seperti mengemudi dengan sembrono atau cepat. Dengan selalu mencari rasa ramah serta tidak sabar merupakan sikap yang bisa mengakibatkan risiko pengemudi terutama untuk pengendaraan muda (Clarke DD, 2007).

Pada usia rentang remaja merupakan 10 sampai 21 tahun yang menurut beberapa ahli yang ada (Ri, 2013). Dalam fase remaja ialah fase dimana peralihan dari fase anak-anak ke fase dewasa. Fase ini mencakup perkembangan jati diri yang sangat kuat, peningkatan pikiran logis, abstrak, serta berbagai tuntutan tentang bagaimana setiap orang harus bersikap dan bertindak dalam menanggapi situasi yang bervariasi dari fase ke fase. Ini membuatnya jelas ketika seseorang mengekspresikan emosinya. (Amita, 2018).

Di Indonesia adalah negara ke 2 yang memiliki jumlah kendaraan tertinggi setelah Thailand. Proporsi 303.1 per 1000 populasi (WHO W. H., 2013). Di Indonesia dengan jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan raya semakin meningkat dengan itu pada tahun 2019 mencapai 5.944,00 kecelakaan dan pada tahun 2020 4.559,00 kecelakaan lalu lintas (WHO W. H., 2013). Dengan jumlah total korban tewas dunia, luka berat serta luka ringan pada tahun 2019 mencapai 7.687,00 orang, dan pada tahun 2020 mencapai 6.062,00 orang (Darat, 2019).

Sumatera utara adalah provinsi yang jumlah penduduk terbesar di pulau sumatera memiliki ibu kota bernama Kota Medan. Menurut informasi dari Direktorat Lalu Lintas Provinsi Sumatera utara dan Polda Sumatera utara, Kota Medan mengalami kecelakaan lalu lintas terbanyak se-provinsi tahun 2014,

dengan 1.326 kejadian, 292 korban tewas, 647 korban luka berat, 231 korban luka ringan. Serta kerugian fisik sekitar 2.109.810.000.000. - (Statistik, 2015).

Menurut data Direktorat jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan tahun 2012, penyebab terjadinya tabrakan ini adalah perilaku mengemudi yang ceroboh (93,52%), faktor kendaraan (2,76%), faktor jalan (3,23%), serta faktor lingkungan (0,49%).

Berdasarkan hasil survey awal yang dilakukan pada lalu lintas di sekitar Kota Medan, yang banyak ditemukan seorang remaja yang masih memakai seragam sekolah atau yang masih berusia remaja yang tidak patuh terhadap aturan lalu lintas. Seperti, menggunakan helm, melanggar rambu jalan, tidak mempunyai SIM, dan tidak memakai kendaraan bermotor yang layak (tidak memakai plat nomor sepeda motor). Meskipun adanya cctv lalu lintas mereka tetap melanggar aturan lalu lintas tersebut.

Berdasarkan data diatas, yang menunjukkan bahwa banyaknya terjadi kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh faktor manusia terutama pada sepeda motor. Meskipun beberapa penelitian lebih menunjukkan berbagai perilaku berisiko sepeda motor yang dikaitkan dengan kecelakaan sepeda motor di kalangan dewasa muda atau mahasiswa, yang ada kekurangan penelitian yang mengidentifikasi perilaku berisiko pada sepeda motor remaja dan hubungannya dengan kecelakaan sepeda motor. Namun dari berbagai faktor seperti sikap permisif orang tua dan pengaruh teman yang sebaya membuat pengendara dibawah umur semakin marak di Indonesia (Nurlia, 2017). Dengan memahami

beberapa perilaku yang berisiko terhadap sepeda motor di kalangan remaja sangat penting untuk mengembangkan intervensi yang efektif untuk mencegah lebih banyak kecelakaan, khususnya di kalangan remaja (Truong, 2018). Oleh sebab itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perilaku berisiko sepeda motor yang berhubungan dengan kecelakaan sepeda motor pada remaja di Kota Medan. Berhipotesis bahwa perilaku berkendara sepeda motor dapat berisiko pada remaja berkaitan dengan tingkat yang lebih tinggi dari kecelakaan sepeda motor. Dan juga, penelitian ini berhipotesis bahwa remaja yang mengendarai sepeda motor dengan perilaku yang berisiko lebih mungkin mengalami kecelakaan sepeda motor yang lebih parah.

1.2 Rumusan Masalah

Tingkat kecelakaan lalu lintas akibat melanggar lalu lintas termasuk besar di Indonesia yang terbanyak oleh kalangan remaja. hal ini harus diminimalkan dengan usaha promotif serta preventif ketika berkendara. Dengan faktanya banyak pemotor remaja yang melanggar serta mengabaikan lalu lintas saat ini. Undang-Undang Direktorat Jendral Perhubungan Darat No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas jalan, angkutan, serta tahapan pengoperasiannya dapat dilanggar sehingga berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Seberapa beretika remaja saat berkendara dapat diukur dengan melihat banyaknya jumlah mobil dan pengemudi muda di Medan. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mempelajari bagaimana kemungkinan adanya kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Medan.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi sikap berkendara remaja di jalanan Kota Medan.

1.3.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui prevelensi kecelakaan lalu lintas terhadap remaja
- b. Mengetahui gambaran perilaku (pengetahuan, tindakan, umur, jenis kelamin, lama bermotor, pengalaman melanggar, pengalaman kecelakaan) remaja yang berkendara di jalanan Kota Medan.
- c. Mengetahui gambaran pemungkiman (kepemilikan SIM, alat keselamatan dalam bermotor) remaja yang berkendara di jalanan Kota Medan.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi peneliti

Jenis penelitian ilmiah ini dimaksudkan supaya pembaca dapat mengetahui lebih dalam tentang dampak penerapan perilaku keselamatan pengendara sepeda motor terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja di Kota Medan.

1.4.2 Bagi Pengendara

Penelitian ini mempunyai manfaat yang sangat penting bagi para pengendara sepeda motor terkhusus lagi pada umur remaja supaya lebih

memahami serta mentaati sikap yang baik dalam keselamatan lalu lintas agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas.

1.4.3 Bagi Akademis

Dalam hasil penelitian ini diinginkan bermanfaat untuk kalangan akademis selaku sumber untuk penelitian berikutnya

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini yang dilaksanakan agar memahami pengaruh penggunaan sikap selamat berkendara pada peluang kecelakaan pada remaja di Kota Medan. Dengan penelitian ini dilakukan di tahun 2021 serta dikerjakan oleh Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat. Pengujian ini bermanfaat agar memperbesar lingkup membaca serta pemahaman mengenai sikap selamat dalam bermotor remaja. Jenis penelitian yang dipakai pada penelitian ini ialah deskriptif dengan rancangan *cross sectional*. Data utama yang diperoleh ialah wawancara memakai angket dan data sekunder diperoleh atas catatan laporan kecelakaan lalu lintas di polres Kota Medan.

