

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penyakit (disease) dapat diartikan sebagai gangguan fungsi suatu organisme yang diakibatkan oleh infeksi atau pengaruh negatif dari lingkungan. Karena itu penyakit bersifat objektif. Hal ini berbeda dengan sakit (illnes), yaitu penilaian individu terhadap pengalaman menderita suatu penyakit. Meskipun demikian, penyakit maupun keluhan sakit, jelas menurunkan derajat kesehatan masyarakat (Irwan 2016). Penyakit menular dan penyakit tidak menular merupakan masalah kesehatan yang paling sering menimpa penduduk dan merupakan faktor penyebab tingginya angka kematian/ mortalitas. Saat ini di Indonesia, tingginya kasus penyakit menular maupun penyakit tidak menular menjadi beban ganda dalam pelayanan kesehatan. Penyakit menular atau biasa disebut dengan penyakit infeksi secara umum adalah suatu penyakit yang disebabkan oleh suatu agent yang ditularkan dari manusia ke manusia, binatang ke manusia, dengan cara langsung maupun tidak langsung melalui berbagai media.

Salah satu masalah global yang masih terjadi seiring dengan pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular adalah kecelakaan lalu lintas. Angka kematian yang terjadi karena kecelakaan sudah menjangkau 1,35 juta orang pada tiap tahun, yang 90% terjadi di negara kurang maju (LDC) dan negara yang hanya mempunyai 54% kendaraan di dunia. Peringkat kedelapan sebagai penyebab dari kematian pada jenjang semua umur serta penyebab kematian utama pada warga dengan jenjang usia 5-29 tahun adalah

kecelakaan lalu lintas. Korban kecelakaan yang tewas ditempat sebanyak 50% merupakan pemakai jalan yang rawan, seperti pengemudi sepeda motor, pengemudi sepeda dan pejalan kaki. Apabila tidak ada upaya penanganan lebih lanjut pada permasalahan tersebut, bisa diperkirakan bahwa kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian peringkat ketujuh pada tahun 2030 (WHO, 2018).

Proporsi kematian akibat kecelakaan sepeda motor tertinggi terjadi di negara-negara Asia Tenggara yaitu sebesar 34%.² Indonesia sendiri masuk dalam kategori 10 besar negara dengan kasus kecelakaan lalu lintas terbanyak, yakni urutan keenam dari 185 negara. Sepanjang tahun 2018 terjadi 109.818 kejadian kecelakaan di Indonesia. Sepeda motor menempati urutan tertinggi dalam dua triwulan terakhir tahun 2018 yakni 37.019 kejadian. Sepeda motor adalah kendaraan yang sangatlah terkenal di negara Indonesia. Pertumbuhan pengguna kendaraan sepeda motor sangat cepat, seolah-olah pengguna sepeda motor tidak dapat dipengaruhi berbagai macam permasalahan seperti masalah ekonomi dan naiknya harga bahan bakar minyak. Alur untuk memiliki sepeda motor yang dapat dikatakan terjangkau serta mudah, dan dengan agunan relatif murah mengakibatkan pengguna sepeda motor terus naik (Eva Rustiana Hutajulu dan Budi Hermana, 2010). Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2018 mencatat sejumlah 106.657.952 unit pengguna sepeda motor, di tahun 2019 terjadi kenaikan sejumlah 112 771 136 unit pengguna sepeda motor, dan di tahun 2020 terus melonjak menjadi 115 023 039 unit. Jumlah pengguna sepeda

motor merupakan jumlah yang paling besar apabila dibandingkan dengan jenis kendaraan bermotor yang lainya yang ada di Indonesia (BPS, 2022).

Usia produktif (26-55 tahun) merupakan Korban dari kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang paling banyak tiap tahun. Menurut catatan dari PT Jasa Raharja (Persero), terdapat sejumlah 56.490 korban dari kecelakaan dengan usia produktif di tahun 2018. Yang kemudian turun menjadi sejumlah 61.170 orang pada tahun 2019. Satu tahun setelah itu, angka korban dari kecelakaan pada usia produktif sejumlah 53.267 orang. Berdasarkan data yang didapatkan sementara ini, jumlah dari korban kecelakaan lalu lintas pada usia produktif sudah menjangkau 31.751 orang, pada Januari sampai dengan September 2021. Perbandinganya mencapai 40,4% dari semua korban kecelakaan lalu lintas tahun ini yaitu sejumlah 78.660 orang. Posisi selanjutnya yaitu korban kecelakaan dari usia pelajar (11-25) tahun. Sejumlah 47.400 orang di tahun 2018 serta 50.015 orang pada satu tahun berikutnya. Di 2020, angka korban kecelakaan lalu lintas dari usia pelajar sejumlah 42.604 orang. Sedangkan, terdapat 26.355 korban kecelakaan lalu lintas pada usia pelajar sampai dengan bulan september 2021. Dilihat dari jenis kelaminnya, sebagian besar korban dari sebuah kecelakaan lalu lintas adalah korban dengan jenis kelamin laki-laki. Perbandingannya sebanyak 68% di 2018-2019, kemudian mengalami kenaikan jadi 69% di tahun 2020 dan sepanjang tahun 2021. Kemudian, hanya 32% korban kecelakaan lalu lintas yang berjenis kelamin perempuan yaitu pada tahun 2018-2019. Angkanya tersebut kemudian turun jadi 31% dalam dua tahun terakhir.

Angka cedera yang membuat aktivitas harian terhalang di negara Indonesia mengalami peningkatan setiap tahunnya, berdasarkan informasi dari Riset Kesehatan Dasar 2007 adalah sebanyak 7,5% menjadi 9,25% di tahun 2018 . lokasi yang paling banyak menimbulkan terjadinya cedera paling tinggi yaitu di jalan raya dan pada lingkungan rumah sebanyak 44,7% dan 31,4% . Perbandingan cedera yang disebabkan karena kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu 2,2% dengan prevalensi usia paling banyak yaitu pada rentang usia 15- 24 tahun adalah sebanyak 49%. Pemicu paling besar kecelakaan lalu lintas yaitu disebabkan oleh pengendara sepeda motor sebanyak 72,7%. (Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, 2018). Perbandingan jumlah sepeda motor dibanding kendaraan bermotor yang lain cukup besar ternyata sebanding dengan jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor. Jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena sepeda motor selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Jumlah Kecelakaan di Indonesia menurut BPS 2017-2019. 329.953,00 , Korban Mati 85.837,00, Luka Berat 40.349,00, Luka Ringan 389.488,00, dan Kerugian Materi 685.676,00.

Menurut World Health Organization (2013) terdapat kira-kira 20 sampai dengan 50 juta korban yang mendapatkan luka-luka dan kurang lebih 1,24 korban meninggal pada tiap tahun dikarenakan kecelakaan lalu lintas. Keluarga dari korban kecelakaan ikut serta mendapatkan imbas dari kecelakaan yang dialami, akibatnya angka kecelakaan yang tinggi jumlah kerugian semakin membesar. World Health Organization (2013) mengatakan bahwa sejumlah 59% korban kecelakaan lalu lintas berumur 15-44 tahun serta 77% merupakan

korban dengan jenis kelamin laki-laki. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2014) menyatakan dalam tiga tahun berturut-turut angka dari korban kecelakaan lalu lintas paling tinggi adalah dari jenjang usia 18-21 tahun dan di tahun 2010 sejumlah 24,54%, di tahun 2011 24,58%, dan tahun 2012 sejumlah 25,75%.

Angka korban dari kecelakaan lalu lintas di Jawa Tengah menurut Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Jawa Tengah pada tahun 2018-2020 yaitu korban meninggal sebanyak 4115 pada tahun 2018, 4141 jiwa, pada tahun 2020 sebanyak 3508 jiwa. Jumlah korban yang mengalami luka berat yaitu sebanyak 97 korban di tahun 2018, 96 korban di tahun 2019 serta 48 korban memasuki tahun 2020. Jumlah korban yang luka ringan mengalami peningkatan yaitu sebanyak 84 korban di tahun 2018, sebanyak 115 korban di tahun 2019 ,dan sejumlah 117 korban pada tahun 2020. Jumlah kasus kecelakaan di Kabupaten Semarang menurut BPS Provinsi Jawa Tengah 2018-2020 yaitu sebanyak 2.111 kasus.

Terdapat sejumlah faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas seperti faktor pada pengemudi, faktor pada kendaraan, faktor pada lingkungan dan faktor pada jalanan seperti sarana dan prasarana (Raharjo, 2014). Meningkatnya jumlah kematian dikarenakan kecelakaan pada usia remaja dikarenakan kurangnya wawasan pada akibat yang berbahaya yang terdapat di jalanan, pengemudi pada usia remaja seringkali menempatkan dirinya ke dalam posisi bahaya dengan tidak memakai APD yang lengkap serta melanggar tata tertib berlalu lintas (Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018).

Salah satu faktor yang menjadi sebab kecelakaan lalu lintas terbanyak di negara Indonesia adalah faktor dari manusia sebanyak 93,52%, faktor dari kendaraan sebanyak 2,76%, faktor dari jalan sebanyak 3,23%, dan faktor dari lingkungan sebanyak 0,49%. Faktor yang paling mendominasi dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, sebagaimana manusia sebagai pengemudi mempunyai faktor yang dapat berpengaruh terhadap dirinya saat berkendara, seperti faktor psikologis dan faktor fisiologis (Rifal, dkk, 2015). Manusia sering membuat tindakan yang tidak aman ketika berkendara diantaranya yaitu berkendara menggunakan kecepatan yang tinggi, mendahului secara mendadak, berkendara melawan arah serta melakukan pelanggaran rambu lalu lintas. Satlantas Polrestabes Semarang melakukan pencatatan bahwa terdapat 89.909 warga yang tertilang di Semarang di tahun 2014. Dilihat dari kategori usia pelanggaran seringkali dilakukan oleh usia 16-30 tahun yang totalnya sebanyak 61.485 orang. Jika dilihat dari kategori profesi sejumlah 42.712 orang masih dengan status pelajar atau mahasiswa. Hal tersebut memperlihatkan bahwasanya pelajar atau mahasiswa masih mendominasi dalam kasus pelanggaran dibanding profesi lainnya, seperti profesi sopir, PNS, karyawan swasta dll (Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Semarang, 2015)

Salah satu jenis pelanggaran yang kerap kali dilakukan yaitu tidak memakai helm sejumlah 16.100 kasus, tidak membawa dokumen seperti surat izin mengemudi dan STNK sejumlah 14.405 kasus, pelanggaran marka rambu sejumlah 8.157 kasus. Jenis pelanggaran yang lain adalah membawa tumpangan

lebih dari 1 orang dewasa, melawan arus, perlengkapan kendaraan, serta lampu utama tidak dinyalakan. Terjadinya pelanggaran erat kaitanya dengan masih rendahnya wawasan pelajar maupun mahasiswa terhadap praktik keselamatan berkendara atau *safety riding* (Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Semarang, 2015). *Safety riding* adalah perilaku berkendara yang aman yang dapat menolong pengemudi guna terhindar dari terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas (Ariwibowo, 2013). *Safety riding* selayaknya dijalankan untuk setiap orang yang berkendara baik dalam jarak tempuh yang jauh maupun jarak tempuh yang dekat. Pada kenyataannya mayoritas mahasiswa berangkat ke kampus dengan tidak memakai helm dengan alasan jarak yang dekat, berkendara dengan kecepatan yang tinggi dengan alasan terlambat, hingga melawan arus untuk menyingkat waktu. Padahal jalanan mempunyai resiko bahaya yang dapat mengancam keselamatan nyawa pengemudi sepeda motor.

Riset dari penelitian yang dijalankan oleh Riyan Perwitaningsih (2014) terhadap 65 mahasiswa UDINUS, Semarang dapat dilihat bahwa sejumlah 33,8% pengetahuan mahasiswa masih kurang terutama dalam pemakaian helm dan pemakaian lampu sein ketika mengemudi, didapatkan p -value 0,000 ($p > 0,05$) hasil tersebut menunjukkan terdapat hubungan antara pengetahuan, keselamatan dan kesehatan berkendara terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada pengendara sepeda motor.

Dari penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Quratul Aini pada 161 mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Surakarta menyatakan hasil yaitu responden mempunyai perilaku yang tidak aman ketika

mengemudi sejumlah 83 responden (51,6%) dan mahasiswa dengan perilaku aman sejumlah 78 responden (48,4%). Pengetahuan mahasiswa tentang keselamatan berkendara atau *safety riding* yang didapatkan sejumlah 56 responden (34,8%) dengan pengetahuan rendah, dan sejumlah 106 responden (65,2%) dengan pengetahuan tinggi.

Universitas Ngudi Waluyo merupakan universitas swasta berlokasi di Jl. Diponegoro No.186, Ngablak, Gedanganak, Kecamatan Ungaran Timur, Kabupaten Semarang, yang memiliki ribuan mahasiswa yang berlalu lalang mengendarai sepeda motor maupun beraktivitas menggunakan sepeda motor setiap harinya. Lokasi Universitas Ngudi Waluyo yang berdekatan dengan jalan raya yang merupakan jalan utama Semarang-Solo, Semarang-Yogyakarta dan penghubung dari berbagai wilayah di Jawa Tengah. Berdasarkan studi pendahuluan yang telah dilaksanakan peneliti terhadap 20 mahasiswa Fakultas Kesehatan Universitas Ngudi Waluyo didapatkan hasil bahwa sebanyak 18 dari jumlah responden pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Pada umumnya kecelakaan yang dialami menimbulkan luka-luka ringan, luka bakar, memar, patah tulang, bengkak sampai kerusakan pada kendaraan. Penyebab dari kecelakaan juga beragam tetapi didominasi oleh kelalaian pengemudi itu sendiri seperti laju kendaraan yang terlalu cepat, kurangnya konsentrasi dalam berkendara, kurangnya keseimbangan badan, melawan arus, belok tidak menyalakan lampu sein, hingga kondisi motor yang tidak sesuai standar. Selain itu sebanyak 80% responden mengendarai yang berkecepatan rata-rata 60

km/jam dan 20% responden mengendarai yang berkecepatan rata-rata 80 km/jam setiap harinya.

Hasil dari studi pendahuluan yang dijalankan peneliti terhadap 20 mahasiswa yang dilakukan pada bulan Januari 2023 menunjukkan, sebesar 60% mahasiswa tidak memeriksa kondisi mesin terlebih dahulu sebelum menggunakan kendaraan, 50% mahasiswa tidak membawa identitas pengendara atau surat-surat seperti SIM/STNK, 60% mahasiswa tidak menggunakan helm standar ketika mengemudi, 50% mahasiswa tidak menggunakan jaket ketika mengemudi, 40% mahasiswa tidak menggunakan masker ketika mengemudi, 80% mahasiswa tidak menggunakan sarung tangan ketika mengemudi, 70% mahasiswa melewati marka jalan jika kondisi jalan macet, 80% mahasiswa mengemudi dengan kecepatan di atas 80 km/jam apabila berada di jalan yang sepi, 60% mahasiswa memakai Hp/headset ketika mengemudi serta 50% mahasiswa mengobrol/bercanda ketika mengemudi.

Melihat hasil yang didapatkan dapat diartikan bahwasanya mahasiswa kurang memperhatikan aspek keselamatan berkendara yang kedepannya akan sangat berpotensi menimbulkan kecelakaan, terutama keselamatan dalam berkendara sepeda motor. Berlandaskan masalah di atas, peneliti terdorong untuk dapat meneliti mengenai “Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Di Universitas Ngudi Waluyo”.

B. Rumusan Masalah

Berlandaskan latar belakang yang ada, maka dalam penelitian ini bisa dirumuskan masalah yaitu “Faktor Apa Saja Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Di Universitas Ngudi Waluyo?”.

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan daripada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui Faktor Apa Saja Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Di Universitas Ngudi Waluyo.

2. Tujuan Khusus

a. Untuk mengetahui gambaran dan hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.

b. Untuk mengetahui gambaran dan hubungan usia dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.

c. Untuk mengetahui gambaran dan hubungan jenis kelamin dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.

- d. Untuk mengetahui gambaran dan hubungan Keikutsertaan Pelatihan Safety Riding dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.
- e. Untuk mengetahui gambaran dan hubungan kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.
- f. Untuk mengetahui gambaran dan hubungan penggunaan alat pelindung diri dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.
- g. Untuk mengetahui gambaran dan hubungan peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dalam penelitian ini diharapkan mampu memberi sumbangan pada segi teoritis yaitu memperkaya pengetahuan di bidang kesehatan dan keselamatan kerja terutama penelitian tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa di Universitas Ngudi Waluyo.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Universitas, penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas bagi mahasiswanya.

- b. Bagi mahasiswa, sebagai bahan untuk menambah pengetahuan dan evaluasi diri mengenai pentingnya keselamatan berkendara sebagai upaya keselamatan dalam berkendara.
- c. Bagi peneliti berikutnya, hasil penelitian ini bisa menjadi tambahan pengetahuan bagi penelitian selanjutnya terutama mengenai bagaimana gambaran faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara pada mahasiswa