

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas pada remaja menjadi salah satu penyebab utama kematian remaja di dunia. Hal ini tentunya, sangat memprihatikan karna berdampak pada keselamatan jiwa, kerugian materi serta gangguan di bidang pendidikan (*Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), 2024*). Berdasarkan data (WHO, 2023) tahun 2019 tentang distribusi usia kematian karena semua penyebab, cedera lalu lintas masih menjadi penyebab kematian utama bagi anak-anak dan remaja berusia 5-29 tahun dan merupakan penyebab tingkat kematian ke 12 jika semua usia di pertimbangkan. Dan diperkirakan terdapat 1,19 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021, hal ini setara dengan tingkat 15 kematian akibat kecelakaan lalu lintas per 100.000 penduduk. Di indonesia, angka kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja masih tinggi. Dilihat dari jenjang pendidikan, kecelakaan pada siswa menengah atas (SMA) dan sederajat merupakan kasus tertinggi (Gaikindo, 2020).

Data Satlantas Polresta Padang Tahun 2024 dari bulan Januari sampai bulan Desember menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Padang sebanyak 654 kejadian dengan jumlah korban 1. 487 jiwa dengan rincian korban meninggal sebanyak 137 orang (9,2%), luka berat 198 orang (13,3%) dan luka ringan sebanyak 1.152 orang (77,5 %). Dimana di

kejadian kecelakaan tersebut lebih dari separuh melibatkan kendaraan sepeda motor yaitu sebanyak 794 (71,4%) dari 1.112 kendaraan yang terlibat kecelakaan. 379 kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Padang disebabkan oleh remaja usia 15-25 tahun.

Kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang tidak direncanakan. Oleh karena itu, kecelakaan dapat mengakibatkan berbagai cedera, kecacatan, amputasi dan kematian (Enjely, 2023). Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan sepeda motor adalah (1) faktor manusia (pengendara), yaitu pengetahuan dan sikap pengendara, (2) faktor kendaraan yaitu ukuran mesin dan kondisi kendaraan, dan (3) faktor jalan yaitu, kondisi jalan, sifat jalan dan (4) faktor lingkungan yaitu cuaca, penerangan, dan waktu (Maryani et al., 2024). Faktor faktor yang berpengaruh terhadap penyebab kecelakaan lalu lintas di Kota Padang adalah faktor manusia, kendaraan, jalan, lingkungan dan orang lain, dengan faktor manusia merupakan faktor paling dominan (Enjely, 2023). Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian paling umum yang terjadi pada usia muda, terutama pada pria dan menyebabkan cacat fisik. Hal ini diduga menjadi penyebab tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di kalangan generasi muda. Kesadaran masyarakat akan bahaya lalu lintas masih rendah.

Pengemudi muda lebih sering menghadapi situasi ini Berbahaya mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi. Mengabaikan lampu merah dan tidak memakai perlengkapan keselamatan seperti helm dan sarung

tangan. Masa remaja merupakan masa yang sangat penting. Pada masa ini, anak mengalami perubahan psikis dan fisik. Perubahan psikologis menyebabkan kebingungan pada remaja. Para ahli menyebut masa ini dengan “masa *Sturm and Drang*”. Perubahan emosi terjadi pada masa remaja menyebabkan mereka mudah melanggar atau menyimpang dari aturan dan norma sosial (Syakur et al., 2023).

Keselamatan berkendara sangat dipengaruhi oleh kedisiplinan pengemudi. Meningkatkan kedisiplinan pengemudi dapat meningkatkan keselamatan di jalan raya menyeberang (Saputro et al., 2019). *Safety Riding* adalah suatu upaya pencegahan yang dilakukan untuk meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman. Yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang mungkin terjadi dilingkungan kita serta memahami mencegah dan menanggulangnya (Amak et al., 2020). *Safety riding* mencakup perilaku dan praktik yang bertujuan meminimalkan risiko saat mengoperasikan kendaraan, terutama di lingkungan berisiko tinggi seperti sepeda motor dan sepeda. Berbagai penelitian menyoroti faktor-faktor penting yang mempengaruhi keselamatan berkendara, seperti pengetahuan, sikap, dan kepatuhan. Memahami faktor-faktor ini penting untuk meningkatkan hasil keselamatan (Erna & Subekti, 2020).

Menurut teori *Lawrence Green* (1980) yang dikutip dari (Dwidiati et al., 2019) yaitu ada 3 faktor yang menentukan perilaku, yaitu faktor

predisposisi, atau faktor yang mendorong atau mendahului terjadinya perilaku seseorang, termasuk pengetahuan, persepsi, keyakinan, dan nilai. Faktor pemungkin (*enabling*), yaitu faktor yang memungkinkan atau mendorong perilaku. Faktor pemungkin yang dimaksud yaitu sarana atau fasilitas yang memungkinkan terjadinya perilaku selamat ketika berkendara, seperti kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan fasilitas kelengkapan bermotor lain. Sedangkan faktor penguat (*Reinforcing Factors*), Merupakan faktor yang mendukung atau mendorong seseorang untuk berperilaku aman dalam berkendara, seperti membantu orang lain untuk melakukan perilaku berkendara yang aman, termasuk dukungan keluarga.

Berdasarkan penelitian (Enjely, 2023) didapatkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dan kelengkapan berkendara dengan perilaku *Safety Riding*. tidak terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *Safety Riding*. Berdasarkan Penelitian (Jenni Lilis S, 2023) bahwa pengetahuan, sikap, SIM dan pengalaman berkendara. Disimpulkan bahwa ada pengaruh pengetahuan, sikap dan kepemilikan SIM sedangkan pengalaman berkendara tidak berpengaruh terhadap perilaku berkendara aman.

Menurut (Arianto & Reno Setiaji, 2023) Terdapat korelasi antara pengetahuan dengan perilaku berkendara aman, sikap dengan perilaku berkendara aman , kepemilikan SIM C dengan perilaku berkendara aman, dan pengaruh teman sebaya dengan perilaku berkendara aman. Menurut

(Salmawati & Puspita, 2020) Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan , sedangkan ada hubungan antara sikap , kepemilikan SIM dan perilaku *safety riding*.

Berdasarkan data Satlantas Polresta Padang tahun 2024, ditemukan perbandingan angka kecelakaan lalu lintas di 3 Kecamatan Kota Padang. Seperti Kecamatan Padang Timur dengan 68 kasus kecelakaan lalu lintas, Kecamatan Lubuk Kilangan dengan 59 kasus dan kecelakaan Padang Barat dengan 53 kasus.

Kecamatan Padang Timur merupakan salah satu kecamatan dengan angka kecelakaan yang termasuk tinggi di Kota Padang. Sepanjang tahun 2024 dari bulan Januari sampai Desember terdapat 68 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan jumlah korban jiwa sebanyak 117 jiwa. Dan dari data Satlantas menunjukkan bahwa kelompok umur 15 – 25 tahun menjadi kelompok umur yang dominan terlibat kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 39 kasus (Polresta, 2024).

Kecamatan padang timur memiliki 5 SMA Swasta. SMA Kartika 1-5 Padang merupakan salah satu sekolah menengah atas swasta yang berada Jl. Dr. Sutomo No.4C, Simpang Haru, Kec. Padang Timur Kota Padang, Sumatera Barat. Yang dimana banyak pelajar disana melewati Simpang haru, Lubuk Begalung dan Andalas yang menjadi daerah rawan terjadinya kecelakaan lalu lintas. SMA Kartika 1-5 Padang memiliki 1.039 orang siswa yang berlalu lalang menggunakan sepeda motor setiap harinya.

Berdasarkan data survey awal pada tanggal 18 Januari 2025 di SMA Kartika 1-5 Padang, peneliti melakukan penyebaran angket tentang *safety riding* terhadap 10 orang siswa yang mengendarai kendaraan sepeda motor. Hasil dari pengisian angket didapatkan 80% siswa tidak memahami mengenai rambu-rambu lalu lintas, 60% siswa setuju memakai helm karna takut razia polisi lalu lintas, 90% siswa tidak memasang spion lengkap, tidak menggunakan helm dan tidak mempunyai SIM, 70% siswa sering membaca/mengetik pesan ketika mengendarai sepeda motor.

Berdasarkan uraian di atas diperlukan penelitian tentang Faktor-Faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang Tahun 2025.

B. Rumusan Masalah

Rumusan Masalah dalam penelitian ini adalah adakah “apa saja faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025 ? ”

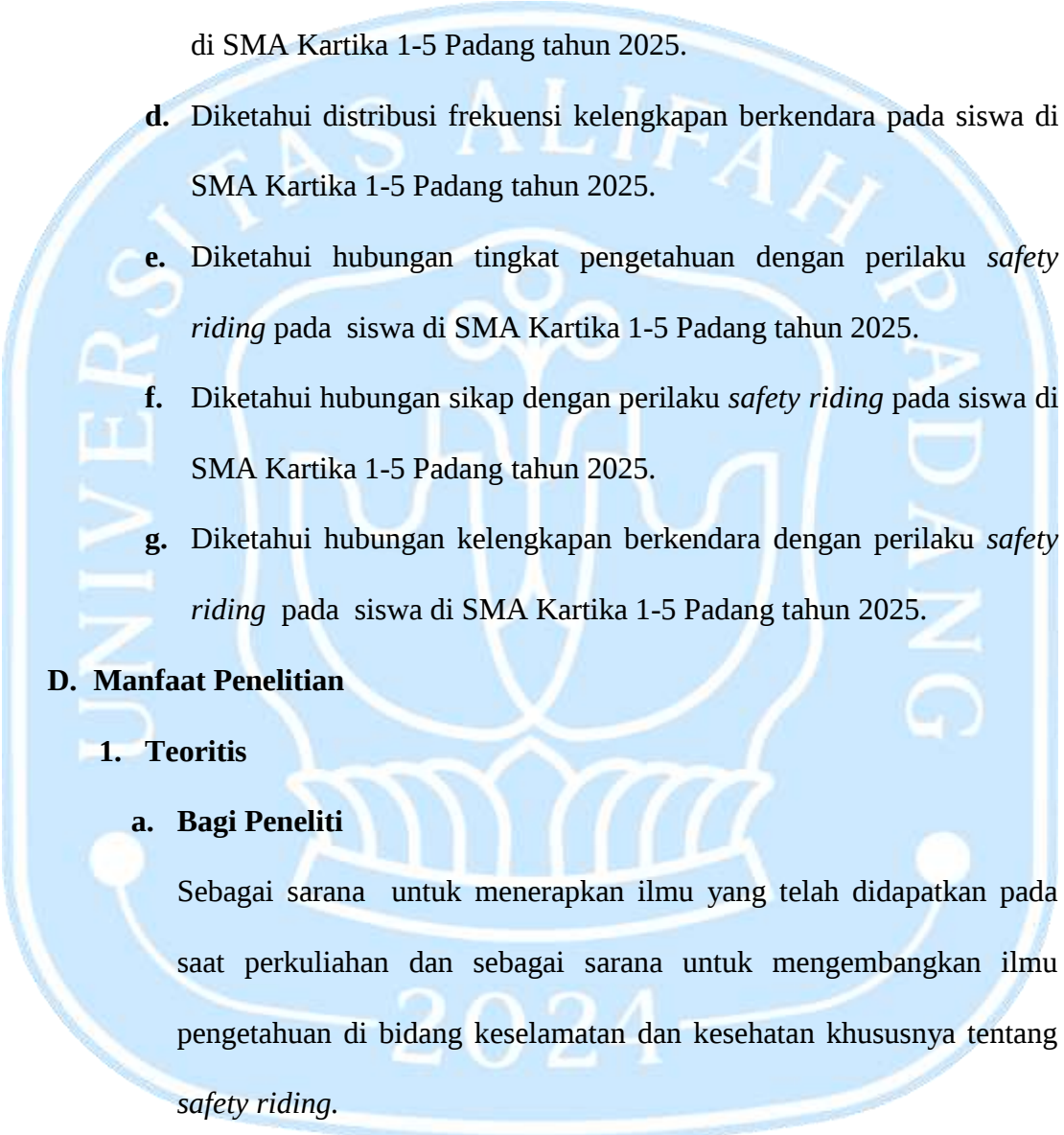
C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.

2. Tujuan Khusus

- a. Diketahui distribusi frekuensi perilaku *safety riding* pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.

- 
- b. Diketahui distribusi frekuensi tingkat pengetahuan tentang *safety riding* pada siswa SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.
 - c. Diketahui distribusi frekuensi sikap tentang *safety riding* pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.
 - d. Diketahui distribusi frekuensi kelengkapan berkendara pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.
 - e. Diketahui hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.
 - f. Diketahui hubungan sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.
 - g. Diketahui hubungan kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety riding* pada siswa di SMA Kartika 1-5 Padang tahun 2025.

D. Manfaat Penelitian

1. Teoritis

a. Bagi Peneliti

Sebagai sarana untuk menerapkan ilmu yang telah didapatkan pada saat perkuliahan dan sebagai sarana untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang keselamatan dan kesehatan khususnya tentang *safety riding*.

b. Bagi peneliti selanjutnya

Sebagai bahan informasi dan data dasar untuk peneliti selanjutnya terkhususnya yang menggunakan metode yang sama dengan peneliti.

2. Praktis

a. Bagi SMA Kartika 1-5 Padang

Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi siswa agar dapat berkendara dengan baik dan benar sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

b. Bagi Universitas Alifah

Menambah kepustakaan sebagai bahan referensi untuk mahasiswa untuk melakukan penelitian berikutnya.

