

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah yang sering terjadi di jalan raya. Permasalahan ini sering dianggap serius karena tidak sedikit yang kehilangan nyawa karena kecelakaan lalu lintas (Budiawan & Hermanda, 2017). Jumlah kecelakaan lalu lintas juga masih tergolong sangat tinggi, dengan presentase setiap tahunnya hampir 1,3 juta orang meninggal karenanya, serta jutaan orang lainnya mengalami cedera. Sebanyak 30% dari korban kecelakaan tersebut adalah anak-anak dan remaja yang merupakan generasi penerus bangsa (Agustin, 2020). Kondisi ini juga dilihat dengan banyaknya aktivitas remaja di jalan raya.

Pada era modern ini banyak remaja memiliki mobilitas kegiatan yang sangat tinggi seperti pada jam berangkat dan pulang sekolah sehingga mendorong peningkatan kepadatan dalam berlalu lintas, dan kejadian kecelakaan hingga merenggut nyawa seseorang. Secara global angka kecelakaan lalu lintas sekitar 1.25 juta, sampai 1.35 juta orang meninggal dan 50 juta orang terluka akibat kecelakaan pada tahun 2016. Saat ini lebih dari 3000 orang meninggal akibat kecelakaan setiap harinya (Nzuchi et al., 2022). Berdasarkan data (Badan Pusat Statistik, 2020) setiap tahunnya kecelakaan lalu lintas di Indonesia selalu meningkat. Pada tahun 2017

kejadian kecelakaan lalu lintas mencapai 104.327 kecelakaan, tahun 2018 mencapai 109.215 kecelakaan, tahun 2019 mencapai 116.411 kecelakaan. Berdasarkan data yang merujuk pada *Integrated Road Safety Management System* jumlah kecelakaan akibat dari pengendara remaja yaitu mencapai 4.576 kasus yang mencapai 69.7 % dari 5.476 luka nasional. Data dari satlantas Polres di Provinsi Yogyakarta tercatat kejadian laka lintas pada tahun 2022 sebanyak 7.830 kejadian. Angka kejadian kecelakaan pada remaja yakni sebesar 56.187 dengan kelompok pelajar, mahasiswa, dan pekerja muda.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas memiliki beberapa faktor yang berkaitan, tidak hanya diakibatkan oleh faktor infrastruktur dan regulasi yang kurang memadai, tetapi juga karena tingkat kesadaran dan sikap pengguna jalan yang masih rendah (Sinuraya et al., 2018). Selain itu juga dikarenakan terdapat faktor pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh remaja terutama pada remaja laki-laki hingga menyebabkan kecacatan pada fisik (Setyowati & Ramdan, 2020). Menurut (Raharjo & Rinto, 2014) kecelakaan lalu lintas juga disebabkan karena kurangnya pengetahuan dan sikap dari remaja dalam berkendara, kurangnya rasa tanggung jawab antar pengguna jalan, pengemudi yang cenderung egois dan mementingkan diri sendiri agar cepat sampai ke tujuan, hal ini yang menyebabkan meningkatnya angka kecelakaan. Selain itu, angka kematian yang tinggi juga diakibatkan dari pengemudi pemula sering melakukan perilaku yang berisiko saat berkendara seperti mengendarai motor dengan kecepatan

tinggi, membonceng lebih dari dua orang, menggunakan telepon saat berkendara, dan tidak menggunakan alat keselamatan berupa helm (Setyowati & Ramdan, 2020). Munculnya kecelakaan berkendara juga tidak sedikit yang menghubungkannya dengan keberadaan usia pada pengendara tersebut.

Pada resiko kecelakaan ketika berkendara, faktor usia merupakan salah satu pengaruh dalam keselamatan berkendara. Ketika seseorang memiliki usia yang relatif muda dan kurangnya keterampilan dalam berkendara, akan dapat menjadi salah satu faktor utama dari kecelakaan. Seperti pelanggaran lalu lintas yang dapat membahayakan orang lain. Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga dapat disebabkan oleh kepribadian seseorang. Seseorang yang memiliki kepribadian tertutup akan cenderung menutup diri dari lingkungan sehingga semua keputusan yang mereka ambil didasarkan pada perasaan dan pemikirannya tanpa memperhatikan orang lain (Setyowati et al., 2018). Remaja dengan usia yang relative muda merupakan masa dimana mereka sedang mengeksplorasi banyak hal.

Usia remaja merupakan awal keinginan mencoba kendaraan bermotor meskipun pengetahuan mereka tentang berkendara masih kurang sehingga sering mengabaikan peraturan lalu lintas dan keselamatan berkendara (Puspoprodo & Laila, 2021). Menurut (Azizah, 2016) sering ditemui remaja dengan resiko cukup besar untuk kecelakaan. Karena terdapat dari mereka sering berpergian dalam jarak dekat maupun jauh tanpa

mematuhi peraturan lalu lintas seperti menggunakan helm dan mengendarai motor dengan kecepatan tinggi. Ancaman risiko keselamatan berkendara ini juga tidak terlepas dari pengalaman berkendara yang dimiliki, terutama pada pengendara pemula dikarenakan tidak dibekali dengan persiapan yang cukup mengenai keselamatan berlalu lintas atau *safety riding* (Setyowati et al., 2018).

Faktor lain yang memperberat kejadian kecelakaan berkendara pada remaja adalah dari aspek keluarga. Semakin banyak keluarga yang memiliki kendaraan bermotor, kurangnya pengetahuan keluarga tentang keselamatan berkendara, kurangnya perilaku dalam mengindahkan etika keselamatan berlalu lintas, kurangnya kesadaran penggunaan alat keselamatan berkendara, dan pola asuh orang tua yaitu masih ada keluarga yang membiarkan anak-anak usia sekolah menggunakan kendaraan bermotor (N. D. Lestari et al., 2019). Sehingga tingginya kecelakaan lalu lintas yang dialami remaja hingga menyebabkan kecacatan juga dapat mempengaruhi dari aspek psikologis dan sosial.

Kecelakaan lalu lintas memiliki pengaruh bagi para korban yang merasakan, terutama pada kualitas hidupnya. Remaja korban kecelakaan yang menderita tunadaksa akan sulit untuk menerima keadaan fisiknya di karenakan kondisinya yang sudah tidak seperti semula dan sangat jauh dari kata ideal, terlebih pula ia sebelumnya mempunyai keadaan fisik yang sempurna. Karena itu, remaja yang mengalami hal ini akan menganggap

kejadian yang menimpa dirinya merupakan sebuah kemunduran dan sulit untuk menerima keadaan tersebut (Nidiarani et al., 2021). Mereka umumnya juga mengeluhkan bagaimana mendapatkan pekerjaan dengan kondisi yang telah dialaminya, merasa minder dan kesulitan bergaul dengan orang lain serta merasa tidak dapat membantu ekonomi keluarga (Nidiarani et al., 2021).

Berdasarkan uraian fenomena di atas dapat disimpulkan bahwa kejadian kecelakaan salah satunya disebabkan karena kurangnya kesadaran dan sikap dalam berkendara. Menurut Abrori (2020) tiga komponen sikap yaitu kognitif, afektif, dan konatif, dengan unsur kognitif merupakan komponen sikap yang dipengaruhi oleh pengetahuan seseorang. Jika seseorang mempunyai pengetahuan yang cukup terhadap suatu subjek, maka sikapnya akan terpengaruh. Sikap juga mempunyai beberapa tingkatan meliputi penerimaan, respon, penghargaan, dan tanggung jawab. Pengetahuan dapat ditingkatkan melalui edukasi, karena pada faktor yang mempengaruhi perilaku seseorang adalah pengetahuan. Melalui adanya pengetahuan, maka seseorang dapat melakukan dan memutuskan tindakan yang dianggap baik (P. W. Lestari, 2022).

Edukasi (pendidikan) merupakan suatu proses belajar pada suatu individu, kelompok, dan juga masyarakat dari yang tidak tahu mengenai nilai kesehatan menjadi tahu, dan mampu mengatasi masalah-masalah kesehatannya sendiri. Oleh karena itu edukasi mengenai tingkat kesadaran

dan sikap dalam keselamatan berkendara sangat penting dilakukan (Abrori, 2020).

Keselamatan berkendara atau *safety riding* merupakan suatu usaha yang bertujuan untuk meminimalisir tingkat bahaya sehingga memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, menciptakan kondisi yang tidak akan membahayakan pengendara lain, dan memahami akan pencegahan serta penanggulangannya (Arifin, 2011). *Safety riding* seharusnya dilakukan oleh setiap orang yang mengendarai sepeda motor dalam jarak dekat maupun jauh. Salah satu upaya untuk meningkatkan *safety riding* pada remaja diperlukan sosialisasi yang mampu membuat remaja sadar bahwa keselamatan berkendara itu sangatlah penting (Putri, 2019). Edukasi *safety riding* merupakan salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dan sikap remaja tentang keselamatan berkendara. Dengan memberikan edukasi *safety riding*, remaja dapat mempelajari bagaimana cara berkendara yang aman dan bertanggung jawab, serta bagaimana menghindari risiko kecelakaan lalu lintas (Putri, 2019).

Program yang sudah dilakukan pemerintah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas telah diatur dalam Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan, dengan mengatur kecepatan maksimum yang diizinkan untuk kendaraan bermotor yang dibedakan sesuai dengan kelas jalan. Menteri Perhubungan (Menhub) juga mengeluarkan Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang tata cara penetapan batas kecepatan. Penetapan batas kecepatan juga digunakan untuk mencegah kejadian dan fatalitas kecelakaan serta mobilitas lalu lintas. Kebijakan keselamatan lalu lintas juga sudah diselenggarakan oleh beberapa sekolah seperti pada program kampanye keselamatan lalu lintas yaitu dengan mengedukasi peraturan-peraturan lalu lintas dan juga larangan menggunakan kendaraan jika di bawah umur (Dishub DIY, 2022).

Kecelakaan merupakan kejadian yang terjadi atas kehendak Allah SWT namun, kejadian tersebut dapat dicegah ketika seseorang menaati peraturan. Selain itu, ketaatan pada peraturan juga dibenarkan dalam syariat karena Allah tidak hanya memerintahkan umatnya untuk taat kepada-Nya namun juga kepada Rasul dan kepada para pemimpin.

Sebagaimana yang disebutkan di dalam hadits yang shahih dari Rasulullah Shallallahu, Alaihi wa Sallam bahwasanya beliau bersabda:

“Wajib bagi seorang manusia untuk selalu mendengarkan dan taat kepada pemimpin kaum Muslimin dalam hal-hal yang disukainya atau dibencinya selama tidak diperintahkan berbuat maksiat kepada Allah, maka jika dia diperintahkan untuk berbuat maksiat kepada Allah, jangan dia dengar dan jangan dia taat (HR. Bukhari dan Muslim).”

Berdasarkan hadist di atas maka dapat diambil kesimpulan bahwa dalam islam Allah SWT juga memerintahkan agar menaati pemimpin yang mengajak pada kebaikan. Hal ini sejalan dengan peraturan lalu lintas yang

telah dibuat oleh pemerintah untuk ditaati. Sebagai masyarakat sudah menjadi kewajiban untuk menjalani dan menaatinya supaya tercipta keamanan dan keselamatan ketika berkendara.

Menyikapi fenomena ini, perawat juga memiliki peran dan tanggung jawab dalam menciptakan keselamatan berkendara, yaitu sebagai *educator*. Perawat dibutuhkan sebagai pemberi informasi dalam meningkatkan pengetahuan sehingga bisa terjadi perubahan sikap dan perilaku. WHO menyebutkan bahwa perawat memiliki peran dalam pencegahan dan pengendalian cedera atau kecelakaan yang merupakan bagian dari pengendalian penyakit tidak menular (PTM) (WHO, 2017). Perawat komunitas memiliki peran dalam melakukan tata laksana asuhan keperawatan di setting sekolah yang sering dihadapkan dengan berbagai tantangan masalah kesehatan seperti kecelakaan dan cedera.

Berdasarkan studi pendahuluan yang sudah dilakukan oleh peneliti di SMA Muhammadiyah 2 Yogyakarta, terdapat banyak siswa dengan umur 15-18 tahun yang menggunakan kendaraan sendiri untuk ke sekolah, baik berupa motor dan juga mobil. Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu siswa kelas 10 di SMA Muhammadiyah Yogyakarta kebanyakan dari mereka juga belum memiliki SIM dan melampaui kecepatan dalam mengendarai kendaraan serta tidak menaati standar peraturan kendaraan bermotor. Selain itu, menurut salah satu wawancara kepada alumni SMA Muhammadiyah 2 Yogyakarta kecelakaan yang diakibatkan oleh siswa

yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi juga sudah pernah terjadi di SMA Muhammadiyah 2 Yogyakarta yang mengakibatkan luka-luka dan juga terdapat siswa yang hingga mengalami kecacatan fisik hingga meninggal dunia pada tahun 2019. Walaupun edukasi keselamatan berkendara sudah dilakukan pada Masa Pengenalan Lingkungan Sekolah (MPLS) namun edukasi tersebut tidak memiliki pengaruh pada perubahan sikap siswa di SMA Muhammadiyah 2 Yogyakarta.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa fenomena kejadian kecelakaan berkendara itu masih tinggi. Penelitian sebelumnya membuktikan bahwa edukasi memiliki pengaruh yang positif terhadap perubahan sikap. Oleh karena itu, perlu adanya penelitian lebih lanjut untuk mengetahui “Pengaruh Edukasi Keselamatan Berkendara Berbasis Sekolah terhadap Sikap Keselamatan Berkendara pada Remaja”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dipaparkan, maka peneliti mendapatkan rumusan masalah penelitian yaitu ”Bagaimana Pengaruh Edukasi Keselamatan Berkendara Berbasis Sekolah terhadap Sikap Keselamatan Berkendara pada Remaja?”

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan umum

Untuk mengetahui bagaimana pengaruh edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah terhadap sikap keselamatan berkendara pada remaja

2. Tujuan khusus

- a. Mengetahui gambaran karakteristik responden meliputi usia dan jenis kelamin
- b. Mengetahui gambaran sikap remaja dalam berkendara sebelum mendapatkan edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah
- c. Mengetahui gambaran sikap remaja dalam berkendara sesudah mendapatkan edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah
- d. Mengetahui perbedaan sikap remaja dalam berkendara antara sebelum dan sesudah mendapatkan edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Manfaat penelitian ini dapat meningkatkan wawasan peneliti terkait intervensi keperawatan komunitas berupa edukasi untuk meningkatkan sikap remaja dalam keselamatan berkendara.

2. Bagi Responden

Manfaat penelitian ini bagi responden adalah dapat meningkatkan sikap dalam keselamatan berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

3. Bagi Sekolah

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai pedoman untuk menetapkan edukasi keselamatan berkendara secara rutin pada siswa agar menurunkan tingkat kecelakaan berkendara.

4. Bagi Pelayanan Kesehatan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan bagi pihak puskesmas untuk melakukan promosi kesehatan melalui edukasi keselamatan berkendara pada remaja berbasis sekolah.

5. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dalam membuat penelitian berikutnya agar dapat memperluas informasi terkait edukasi keselamatan berkendara pada remaja berbasis sekolah.

E. Penelitian Terkait

Ada beberapa penelitian terkait dengan sikap dalam keselamatan berkendara, namun penelitian tentang pengaruh edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah terhadap sikap keselamatan berkendara pada remaja belum pernah dilakukan. Adapun penelitian terkait yang pernah dilakukan sebelumnya sebagai berikut:

1. Elok Pradika, Saiful Nurhidayat, & Filia Leha (2019) meneliti tentang “Hubungan Pengetahuan dengan Sikap Remaja dalam Keselamatan Berkendara” merupakan penelitian dengan menggunakan desain *Cross Sectional*. Variabel penelitian ini adalah hubungan pengetahuan dan sikap keselamatan berkendara. Teknik pengambilan sampling yang digunakan

adalah *Proportional Random Sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 78 responden. instrument teknik pengambilan data menggunakan kuesioner. Analisa data bivariante dilakukan menggunakan uji statistic *Chi-Square*. Persamaannya variable sikap remaja dalam keselamatan berkendara dan perbedaannya terdapat di sampel dan responden yaitu pada siswa kelas XI SMA Muhammadiyah 2 Yogyakarta, serta pada penelitian sebelumnya meneliti mengenai hubungan pengetahuan dan sikap remaja dalam keselamatan berkendara. Pada penelitian ini peneliti menggunakan desain penelitian *Quasy experiment*.

2. Rd. Halim & Muhammad Syukuri (2020) meneliti tentang “Peningkatan Pengetahuan dan Sikap Siswa SMK N 2 Kota Jambi dalam Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)” Variabel penelitian ini adalah peningkatan pengetahuan dan sikap dalam keselamatan berkendara. Teknik pengambilan sampling yang digunakan adalah secara *Purposive Sampling* dengan jumlah sample yaitu 21 orang siswa responden. instrument teknik pengambilan data menggunakan kuesioner *pre-test* dan *post-test*. Analisa data menggunakan uji *Wilcoxon* dan *Paired* sampel t-test. Persamaannya variable sikap remaja dalam keselamatan berkendara dan perbedaannya terdapat di sampel dan responden yaitu pada siswa siswa kelas XI Muhammadiyah 2 Yogyakarta, dan peneliti hanya meneliti sikap sedangkan pada penelitian sebelumnya meneliti pada variable pengetahuan serta sikap.
3. Tangguh Dwi P, Agung Tyas S, & Dwi Atmoko (2018) meneliti tentang “Hubungan Pengetahuan dan Sikap dengan Praktik Keselamatan

Berkendara Sepeda Motor Pada Siswa SMK Semesta Bumiayu” merupakan penelitian dengan menggunakan desain Cross Sectional. Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Variabel penelitian ini adalah hubungan pengetahuan dan sikap pada praktik keselamatan berkendara. Instrument yang digunakan adalah secara kuesioner dengan jumlah sampling yaitu sejumlah 85 responden. Analisa hubungan yang dipakai pada penelitian ini adalah uji korelasi *Rank Spearman*. Persamaannya variable sikap remaja dalam keselamatan berkendara dan perbedaannya terdapat di sampel dan responden yaitu pada siswa kelas XI SMA Muhammdiyah 2 Yogyakarta serta desain penelitian yang digunakan peneliti yaitu *Quasy experiment*, dan pada penelitian ini peneliti akan melihat dari pengaruh edukasi keselamatan berkendara sedangkan pada penelitian sebelumnya meneliti mengenai hubungan pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara.