

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Data *World Health Organization* (WHO) Desember 2018 tentang *Global Status Report on Road Safety* bahwa jumlah kematian korban kecelakaan lalu lintas pertahun mencapai 1,35 juta. Kecelakaan lalu lintas menjadi alasan utama kematian di umur 5-29 tahun. Kecelakaan lalu lintas diakui menjadi salah satu penyebab utama kematian di kalangan remaja di seluruh dunia. Kejadian ini menyumbang sekitar 35-40% kematian terkait cedera di kalangan remaja dan dewasa muda di negara-negara barat, dan perilaku jalan yang berisiko (Alonso *et al.*, 2018).

Menurut data Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri, tahun 2022 semester I ada 62.975 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia, mencapai Rp134,6 miliar kerugian. Kasus kecelakaan di jalan raya merupakan faktor penyebab utama kematian pada usia muda (Setyowati & Ramdan, 2020) Korban kecelakaan lalu lintas mempunyai latar belakang pendidikan SMA/ sederajat, dengan proporsi mencapai 71%, korban kecelakaan tamatan SMP sebesar 14%, tamatan SD 10%, dan lulusan kuliah 5%. Menurut data Pusiknas Polri tahun 2022 menunjukkan bahwa angka kecelakaan di Provinsi Yogyakarta mencapai 3.545 kejadian. Tingginya angka kecelakaan berkendara mengakibatkan kematian pada remaja.

Angka kematian pada remaja karena kecelakaan lalu lintas sangat tinggi dikarenakan pengetahuan tentang keselamatan berkendara yang masih minim, rendahnya persepsi terhadap risiko bahaya, kondisi emosi dan kurangnya ketrampilan saat mengemudi. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian sebelumnya bahwa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kota Samarinda yaitu perilaku yang tidak aman saat berkendara yaitu perilaku melanggar lampu kuning, menelepon, mengirim SMS, merokok, berkendara lebih dari 2 orang dan tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) (Setyowati & Firdaus, 2018). Semua perilaku ilegal inilah yang akan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi (Wang *et al.*, 2020). Tingginya tingkat kecelakaan tersebut disebabkan karena peningkatan kepemilikan kendaraan.

Tiap tahun kepemilikan kendaraan selalu mengalami peningkatan, menurut data Korps Lalu Lintas Polri angka kendaraan bermotor yang teregistrasi per 3 Januari 2023 mencapai 152.565.905 unit. Angka ini terpantau cukup naik signifikan daripada tahun 2020 dimana jumlah kendaraan bermotor di Indonesia hanya 136.137.451 unit. Tingginya jumlah kendaraan bermotor di Indonesia tanpa diimbangi dengan pengetahuan tentang keselamatan berkendara yang baik dan aman sehingga pengguna kendaraan bermotor masih berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas (Setyowati & Ramdan, 2020). Kurangnya pengetahuan tentang keselamatan berkendara di Indonesia, mengakibatkan banyak orang yang tidak patuh

terhadap lalu lintas, sedangkan dalam Al-Quran sudah dijelaskan bahwa manusia wajib untuk menaati peraturan yang dibuat oleh pemerintah.

Berdasarkan Al-Quran surah An-Nisa ayat 59: *“Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu”*.

Taat kepada ulil amri atau pemimpin artinya, bahwa kita diperintahkan oleh Allah SWT untuk menaati semua kebijakan yang telah dibuat oleh pemimpin (pemerintah), selama peraturan tersebut tidak didasari oleh kemaksiatan kepada Allah. Peraturan lalu lintas dibuat tidak semata-mata hanya untuk formalitas, tetapi untuk menertibkan dan memberi rasa selamat dan aman saat berkendara.

Hadist riwayat Abu Daud menyebutkan, Nabi Muhammad SAW bersabda: “Setiap muslim harus mengikuti kesepakatan mereka, kecuali kesepakatan dalam rangka menghalalkan yang haram, atau sebaliknya, mengharamkan yang halal”. Peraturan lalu lintas yang dibuat oleh pemerintah tidak dalam konteks negatif atau kejahatan. Keberadaannya sudah disepakati masyarakat seluruh dunia. Peraturan lalu lintas juga terbukti mampu mengurasngi risiko kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian umat Islam harus mendukung penuh aturan tersebut dengan cara menaatinya.

Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya agar masyarakat patuh terhadap peraturan lalu lintas agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Berbagai upaya telah dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas atau meminimalkan kemungkinan kerugian materiil dan finansial (Lestari *et al.*, 2019) Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 203 ayat 2, salah satu bentuk Program Nasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*) (Rusti *et al.*, 2016). Di Indonesia sudah dilakukan upaya-upaya untuk mencegah kejadian kecelakaan berkendara pada masyarakat maupun sekolah seperti patroli yang dilakukan di malam hari untuk memeriksa area tersebut dalam keadaan aman dan tertib, teguran kepada masyarakat yang melakukan hal tidak benar saat berkendara dan juga melakukan sosialisasi (Mufidah & Jannah, 2020). Pada Pasal 6 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Presiden menetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ). Dalam pelaksanaan RUNK LLAJ ini juga terdapat program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang terdiri dari 5 pilar sebagaimana Pasal 4 ayat (2) yang terdiri dari, pilar 1 yaitu sistem yang berkeselamatan, pilar 2 yaitu jalan yang berkeselamatan, pilar 3 yaitu kendaraan berkeselamatan, pilar 4 yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan dan pilar 5 yaitu penanganan korban kecelakaan. RUNK LLAJ dapat dievaluasi setiap 5 tahun atau sewaktu-waktu jika diperlukan. Dengan ditetapkannya peraturan ini diharapkan dapat mengurangi resiko kecelakaan berkendara di Indonesia (Jaringan

Dokumentasi dan Informasi Hukum kemenko bidang kemaritiman dan investasi 2022).

Upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas juga merupakan salah satu bagian dari upaya promotif yang merupakan tanggung jawab perawat kesehatan komunitas. Perawat kesehatan komunitas memiliki peranan penting dalam pencegahan penyakit dan cedera (WHO, 2017). Perawat kesehatan komunitas berperan untuk memberikan perawatan di berbagai tempat, termasuk puskesmas, sekolah maupun tempat berbasis agama. Perawat komunitas juga harus siap dalam menghadapi berbagai tantangan seperti penyakit tidak menular, kekerasan, kecelakaan dan cedera yang membuat perawat harus bisa memberikan pelayanan kesehatan secara komprehensif. Pelayanan kesehatan yang diberikan perawat komunitas diperlukan untuk mendidik dan mendorong masyarakat agar tetap sehat, mengobati penyakit dan juga menyediakan layanan rehabilitasi (WHO, 2017).

Berdasarkan fenomena tersebut, edukasi tentang *safety riding* pada remaja usia sekolah terbukti cukup efektif meningkatkan pengetahuan keselamatan berkendara pada remaja (Halim & Syukri, 2020). Kasus kecelakaan berkendara yang tinggi pada remaja menjadi faktor yang mendorong untuk dilakukannya upaya agar meningkatkan pengetahuan dan pemahaman kesadaran keselamatan berlalu lintas. Dengan meningkatnya pengetahuan dan pemahaman keselamatan berlalu lintas maka diharapkan

dapat menumbuhkan sikap dan perilaku yang aman dalam berkendara di jalan raya (Setyowati & Ramdan, 2020).

Berdasarkan pengamatan awal dan wawancara yang dilakukan terhadap siswa SMA Muhammadiyah 2 Yogyakarta, sudah pernah dilakukan program edukasi terkait keselamatan berkendara kepada para siswa pada saat orientasi sekolah yang dilakukan oleh kepolisian setempat, namun dampak edukasi yang disampaikan kurang efektif. Hal ini dibuktikan bahwa berdasarkan wawancara terhadap alumni, mayoritas siswa yang menggunakan kendaraan bermotor masih melakukan pelanggaran seperti berkendara terlalu kencang ketika keluar dari gerbang sekolah, tidak menggunakan helm dan tidak menyalakan lampu sein saat belok yang bisa menyebabkan kecelakaan pada pengendara. Pengetahuan terkait keselamatan berkendara sangat diperlukan untuk menanamkan kebiasaan dan perilaku berkendara yang aman pada remaja usia sekolah.

Berdasarkan penjabaran di atas, dapat disimpulkan bahwa kejadian kecelakaan berkendara pada remaja cukup tinggi hal ini berkaitan dengan kurangnya pengetahuan dan perilaku remaja dalam keselamatan berkendara. Edukasi kesehatan merupakan salah satu metode yang efektif untuk meningkatkan pengetahuan seseorang. Berdasarkan latar belakang tersebut, diperlukan penelitian terkait pengaruh edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah terhadap tingkat pengetahuan pada remaja.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pemaparan latar belakang maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah, “Bagaimana pengaruh edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah terhadap tingkat pengetahuan keselamatan berkendara pada remaja?”

## **C. Tujuan Penelitian**

### **1. Tujuan Umum**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah terhadap tingkat pengetahuan keselamatan berkendara pada siswa SMA di Yogyakarta.

### **2. Tujuan Khusus**

- a. Untuk mengetahui gambaran karakteristik responden meliputi usia dan jenis kelamin
- b. Untuk mengetahui tingkat pengetahuan keselamatan berkendara pada siswa SMA di Yogyakarta sebelum diberikan edukasi keselamatan berkendara
- c. Untuk mengetahui tingkat pengetahuan keselamatan berkendara pada siswa SMA di Yogyakarta sesudah diberikan edukasi keselamatan berkendara
- d. Untuk mengetahui perbedaan tingkat pengetahuan antara sebelum dan sesudah diberikan edukasi keselamatan berkendara pada siswa SMA di Yogyakarta

## **D. Manfaat penelitian**

### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini bisa digunakan sebagai referensi terkait intervensi keperawatan komunitas yang dapat digunakan untuk meningkatkan pengetahuan populasi remaja terkait keselamatan berkendara.

### **2. Manfaat Praktis**

#### **a) Bagi remaja**

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan remaja terkait keselamatan berkendara sehingga diharapkan menjadi bekal untuk dapat menurunkan angka kejadian kecelakaan berkendara pada remaja.

#### **b) Bagi sekolah**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan pentingnya edukasi keselamatan berkendara berbasis sekolah untuk meningkatkan pengetahuan remaja terkait keselamatan berkendara sehingga dapat menjadi dasar pembuatan kebijakan bagi sekolah untuk mengagendakan sosialisasi keselamatan berkendara secara berkala di sekolah.

#### **c) Bagi pelayanan kesehatan (Puskemas)**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai efektifitas edukasi kesehatan terkait keselamatan berkendara untuk meningkatkan pengetahuan terkait kecelakaan

berkendara pada populasi remaja di sekolah, sehingga dapat menjadi pertimbangan bagi Puskesmas untuk dapat melanjutkannya sebagai program rutin

#### **E. Penelitian Terkait**

1. Penelitian yang dilakukan oleh Dina Lusiana Setyowati & Iwan Muhammad Ramdan, (2020), dengan judul "*Penyuluhan tentang Safety Riding pada Siswa Sekolah Menengah Pertama Yayasan Pendidikan Samarinda (YPS)*". Penelitian ini dilakukan di SMP Yayasan Pendidikan Samarinda (YPS), metode yang digunakan adalah *Quasy eksperiment* dengan intervensi berupa penyuluhan peningkatan pemahaman/kesadaran tentang berkendara yang aman dengan media yang digunakan sebagai alat bantu yaitu media visual berupa media pembelajaran powerpoint dan diberikan pre-test post-test. Tujuan penelitian ini adalah agar dapat meningkatkan pengetahuan, pemahaman dan kesadaran keselamatan berkendara. Hasil dari penelitian ini didapatkan bahwa  $p = 0.239$  yang artinya tidak ada perbedaan pengetahuan dan perilaku sebelum dan sesudah dilakukan penyuluhan tentang keselamatan berkendara. Hal ini terjadi karena perubahan perilaku tidak dapat terjadi dalam waktu yang singkat. Untuk melihat adanya perubahan perilaku membutuhkan waktu dan pemberian intervensi yang rutin, berkelanjutan dan berulang. Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama memberikan edukasi/penyuluhan terkait keselamatan

berkendara pada remaja. Perbedaan dengan penelitian ini yaitu, pada variabel, subyek, dan tempat penelitian, penelitian di atas memberikan intervensi kepada siswa SMP Yayasan Pendidikan Samarinda, sedangkan penelitian yang akan dilakukan mempunyai variabel dependen yang berbeda yaitu perbedaan pengetahuan sebelum dan sesudah diberikan edukasi keselamatan berkendara pada siswa SMA Muhammadiyah 2 Yogyakarta.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Rd Halim & Muhammad Syukri., (2020), dengan judul “*Peningkatan Pengetahuan Dan Sikap Siswa Smk N 2 Kota Jambi Dalam Keselamatan Berkendara (Safety Riding)*” Penelitian ini dilakukan di SMK N 2 Kota Jambi, metode yang digunakan adalah *Quasy eksperiment* berupa penyuluhan untuk meningkatkan pengetahuan dan sikap siswa SMK N 2 Kota Jambi menyangkut keselamatan berkendara (*safety riding*) dan menggunakan pre-test post-test. Tujuan penelitian ini adalah untuk meningkatkan pengetahuan dan sikap dalam keselamatan berkendara atau *safety riding*. Hasil dari penelitian ini adalah, setelah penyuluhan yang dilakukan menunjukkan ada pengaruh pemberian edukasi atau penyuluhan dengan peningkatan pengetahuan dan sikap siswa terhadap keselamatan berkendara (*safety riding*) di SMK Negeri 2 Kota Jambi. Persamaan dengan penelitian ini adalah pada intervensi, sama-sama memberikan edukasi terkait keselamatan berkendara pada remaja. Perbedaan

dengan penelitian ini yaitu, pada variabel penelitiannya, penelitian di atas tidak hanya meneliti terkait tingkat pengetahuan saja, tetapi juga meneliti apakah ada perubahan sikap sebelum dan sesudah diberikan edukasi, sedangkan penelitian yang akan dilakukan hanya berfokus pada tingkat pengetahuan.

3. Penelitian yang dilakukan oleh Francisco Alonso dkk., (2019), dengan judul "*Effect of Road Safety Education on Road Risky Behaviors of Spanish Children and Adolescents: Findings from a National Study*" Penelitian ini dilakukan di Spanyol, metode yang digunakan adalah *cross sectional*, sampel representatif dari 4062 (51,5% laki-laki dan 48. 5% perempuan) yang bersekolah di sekolah dasar (47,5%), sekolah menengah pertama (40,7%), dan sekolah menengah atas (11,7%) dikumpulkan melalui survei nasional tentang *Road Safety Education* dan perilaku di jalan raya. Tujuan penelitian ini adalah untuk menggambarkan hubungan antara variabel demografis terkait *Road Safety Education (RSE)* dan perilaku berisiko di jalan yang dilaporkan sendiri dari siswa Spanyol. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa bersama dengan faktor demografis seperti usia, variabel terkait RSE berpengaruh terhadap perilaku jalan raya anak dan remaja. Persamaan dengan penelitian ini adalah pada intervensi, yaitu sama-sama memberikan edukasi terkait keselamatan berkendara pada remaja. Perbedaan dengan penelitian ini yaitu, pada sampel

penelitian, penelitian di atas menggunakan sampel yang bersekolah di Sekolah Dasar, SMP dan SMA, sedangkan penelitian yang akan dilakukan hanya menggunakan sampel pada remaja Sekolah Menengah Atas.