

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Era Globalisasi seperti sekarang ini, menuntut masyarakat untuk memiliki mobilitas yang tinggi. Banyaknya penggunaan alat transportasi dapat meningkatkan kepadatan lalu lintas yang semakin meningkat membawa dampak positif dan negatif dalam kesejahteraan hidup manusia (Khakim, 2016). Seiring perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin maju membuat banyaknya kendaraan yang memenuhi jalan raya dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Data menunjukkan bahwa jalan raya menjadi lokasi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa (Prima et al., 2020).

Safety riding adalah merupakan perilaku mengendarai sepeda motor yang mengutamakan keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lain dengan meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas Mirfan et al.,(2021). Cedera kepala adalah penyebab utama kematian dan trauma besar bagi pengguna kendaraan bermotor roda dua dan tiga. Penggunaan helm yang benar dapat menyebabkan 42% pengurangan risiko cedera fatal dan 69% pengurangan risiko cedera kepala. Dengan demikian penggunaan helm, merupakan sarana yang semakin penting untuk mencegah kematian lalu lintas di jalan raya (WHO, 2019).

Berdasarkan (UU No.22 tahun 2009, 2009) kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau tanpa harta benda. Kecelakaan lalu lintas merupakan satu dari sekian banyak masalah kesehatan masyarakat pada skala internasional, regional dan nasional. Kejadian kecelakaan lalu lintas mengindikasikan kurangnya ketaatan pengguna jalan terhadap aturan dan regulasi lalu lintas yang berlaku di jalan. Di sebagian besar belahan dunia, insiden kecelakaan lalu lintas semakin meningkat (Nugroho et al., 2021).

Penyebab utama meningkatnya angka kecelakaan dalam lalu lintas adalah pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor, terutama sepeda motor. Faktor lainnya yaitu kurangnya tingkat disiplin pengguna jalan dalam berpartisipasi dalam lalu lintas di jalan. (Sugiyanto & Santi, 2019). Teori Domino oleh H.W. Heinrich menyatakan bahwa, kecelakaan terjadi karena adanya hubungan sebab-akibat dari beberapa faktor penyebab kecelakaan kerja yang berhubungan. Terdapat lima faktor yang memiliki keterkaitan, meliputi lingkungan sosial, kesalahan manusia, perilaku yang berisiko, insiden kecelakaan, dan luka cedera.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia (UU No.22 tahun 2009, 2009) setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan Bermotor seperti motor dan kendaraan tidak Bermotor seperti mobil dan

angkutan umum. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas Rel.

Menurut (WHO, 2019) Jumlah kematian lalu lintas jalan terus meningkat, mencapai 1,35 juta jiwa pada tahun 2016. Namun, tingkat kematian relatif terhadap ukuran populasi dunia tetap konstan. Ketika dipertimbangkan dalam konteks meningkatnya populasi global dan pesatnya motorisasi yang terjadi selama periode yang sama, hal ini menunjukkan bahwa upaya keselamatan jalan yang ada mungkin telah mengurangi situasi menjadi lebih buruk. Namun, ini juga menunjukkan bahwa kemajuan untuk mewujudkan target Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDG) 3.6 yang menyerukan pengurangan 50% jumlah kematian lalu lintas jalan pada tahun 2020 masih jauh dari cukup. mengungkapkan bahwa tingkat kematian lalu lintas jalan per 100.000 penduduk, di Asia Tenggara memiliki angka kematian tertinggi kedua setelah Afrika, yaitu sebanyak 20,7 dan mengalami peningkatan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas tidak hanya mengakibatkan kematian, kecelakaan juga dapat mengakibatkan cacat permanen, amputasi, cedera kepala atau cedera tulang belakang. suatu Kejadian yang tidak dapat direncanakan sebelumnya, sehingga menyebabkan cedera fisik yang nyata.

Provinsi Sumatera Barat merupakan salah satu Provinsi di Indonesia yang terletak di pulau Sumatera bagian barat yang memiliki jumlah penduduk pada tahun 2022 sekitar 5.640.629 jiwa. Data Badan Pusat Statistik (BPS)

menyebutkan pada tahun 2018, jumlah kecelakaan lalu lintas di provinsi Sumatera Barat mencapai 3019 ribu kasus, jumlah ini terus meningkat pada tahun 2019 mencapai 3336 ribu kasus, sementara pada tahun 2020 jumlah kecelakaan lalu lintas menurun mencapai 2554 ribu kasus dan pada tahun 2021 kecelakaan lalu lintas kembali meningkat mencapai 2973 ribu kasus. Jumlah kecelakaan lalu lintas di kota padang pada tahun 2020 mencapai 598 kasus, hal ini berbanding terbalik pada tahun 2021 kecelakaan lalu lintas terus meningkat mencapai 705 kasus (Badan Pusat Statistik Prov. Sumatera Barat, 2021).

Prevalensi cedera di Indonesia mencapai rata-rata 8,2% dan faktor penyebab cedera terbanyak kedua adalah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Prevalensi kecelakaan darat mencapai rerata 40,6%. Cedera transportasi sepeda motor tertinggi di Sumatera Barat berada pada urutan ke-3 tertinggi di Indonesia. Prevalensi kecelakaan sepeda motor 49,5% dan transportasi darat lain 5,4%. (Setiarin, 2019).

Stikes Alifah Padang merupakan kampus yang dekat dengan jalan raya dan memiliki 1665 mahasiswa yang berlalu lalang mengendarai sepeda motor setiap harinya. STIKes Alifah Padang merupakan kampus swasta yang ada di Kota Padang yang beralamat di Jln. Khatib Sulaiman No. 52B, Kelurahan Ulak Karang Kecamatan Padang Utara Kota Padang, Sumatera Barat. Mahasiswa Stikes Alifah banyak yang membawa kendaraan bermotor ke kampus, baik dalam jarak jauh maupun jarak dekat. Seringkali mahasiswa yang pergi ke kampus tidak menggunakan Helm dengan alasan jarak yang di tempuh lumayan dekat, mahasiswa mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi

karena terlambat, hingga melawan arus agar mempersingkat waktu, meskipun jalan memiliki risiko bahaya yang serius yang dapat membahayakan nyawa.

Berdasarkan penelitian dari (Aeni et al., 2020) sebagian besar responden dengan jenis kelamin laki- laki sebanyak 58 orang (54,2%) sedangkan jenis kelamin perempuan sebanyak 49 orang (45,8%), responden dengan pengetahuan kurang sebanyak 70 orang (65,4%), pengetahuan cukup sebanyak 31 orang (29,0%) dan pengetahuan baik sebanyak 6 orang (5,6%), sebagian besar responden dengan perilaku berkendara yang tidak aman sebanyak 56 orang (52,3%) sedangkan perilaku berkendara aman sebanyak 51 orang (47,7%). Hasil penelitian yang di lakukan oleh (Nugroho et al., 2021) menunjukkan bahwa responden yang aman berkendara sebanyak (59%), responden dengan pengetahuan tinggi sebanyak (68%), responden dengan sikap positif sebanyak (62%), responden dengan persepsi positif sebanyak (51%).

Berdasarkan hasil survey awal pada tanggal 11 Februari 2023 disekitar kampus Stikes Alifah Padang dari 10 orang mahasiswa 6 orang (60%) diantaranya memiliki tingkat pengetahuan yang rendah, 3 orang (30%) diantaranya memiliki sikap yang rendah pada saat berkendara, 1 orang (10%) diantaranya memiliki perlengkapan kendaraan yang tidak memadai.

Sesuai data latar belakang tersebut selanjutnya penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengetahuan, sikap dan kelengkapan kendaraan. Untuk itu judul peneliti ini adalah “faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety ridding* pada mahasiswa STIKes Alifah Padang tahun 2023.

B. Perumusan masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka perumusan masalah penelitian ini adalah apa saja faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa STIKes Alifah Padang Tahun 2023?

C. Tujuan penelitian

1. Tujuan umum

Untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa STIKes Alifah Padang.

2. Tujuan khusus

- a. Diketahui distribusi frekuensi perilaku *safety riding* pada mahasiswa STIKes Alifah Padang.
- b. Diketahui distribusi frekuensi tingkat pengetahuan pada mahasiswa STIKes Alifah Padang
- c. Diketahui distribusi frekuensi sikap pada mahasiswa STIKes Alifah Padang
- d. Diketahui distribusi frekuensi kelengkapan berkendara pada mahasiswa STIKes Alifah Padang
- e. Diketahui hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa STIKes Alifah Padang
- f. Diketahui hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa STIKes Alifah Padang
- g. Diketahui hubungan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa STIKes Alifah Padang.

D. Manfaat Penelitian

1. Teoritis

a. Bagi Peneliti

Sebagai sarana untuk menerapkan ilmu yang telah didapatkan pada saat perkuliahan dan sebagai sarana untuk mengembangkan 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 ini.

2. Praktis

a. Bagi Kampus STIKes Alifah Padang

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

b. Bagi Mahasiswa

Sebagai bahan untuk mengetahui gambaran mengenai perilaku *safety riding* pada mahasiswa dan pembelajaran khususnya bagi program kesehatan masyarakat serta dapat digunakan sebagai bahan peneliti selanjutnya.

E. Ruang Lingkup

Penelitian ini membahas tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada Mahasiswa STIKes Alifah Padang. Variabel independen pada penelitian ini adalah tingkat pengetahuan, sikap, kelengkapan kendaraan, sedangkan variabel dependen adalah perilaku *safety riding*. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*. Penelitian ini dilakukan pada bulan Maret-Agustus 2023 di Stikes Alifah Padang. Tanggal pengumpulan data dilakukan pada tanggal 21 Juli – 4 Agustus 2023. Populasi berjumlah 1665 orang, yang diambil dengan menggunakan teknik *accidental sampling*. Pengumpulan data menggunakan kuesioner dengan metode wawancara, data diolah dan dianalisis secara univariat dalam bentuk distribusi frekuensi dan analisis bivariat menggunakan *uji chi-square*.

