

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. Latar Belakang**

Di zaman globalisasi ini, kendaraan bermotor saat ini sudah menjadi kebutuhan pokok dari manusia. Manfaat lain dari kendaraan bermotor yaitu dari kecepatannya digunakan untuk mencapai suatu tujuan dan berpindah-pindah tempat. Di negara berkembang, sepeda motor merupakan salah satu kendaraan bermotor yang dijadikan alternatif transportasi masyarakat karena harganya yang terjangkau dan konsumsi bahan bakar yang irit. Selain itu, sepeda motor dianggap mampu mengatasi atau menembus kemacetan yang sering terjadi di negara-negara berkembang. Atas dasar inilah pertumbuhan sepeda motor berkembang sangat pesat, termasuk di Indonesia. Kendaraan bermotor khususnya sepeda motor memiliki peran yang sangat besar untuk menunjang kegiatan sehari-hari manusia, namun kendaraan mengakibatkan kepadatan lalu lintas dan memiliki tingkat kecelakaan yang sangat besar yang menjadi salah satu pembunuh manusia akibat kecelakaan lalu lintas.

Menurut laporan *World Health Organization* (WHO), kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia saat ini menyebabkan 1,5 juta kematian dan 35 juta cedera/cacat akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya, serta merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak muda pada usia 15-29 tahun. Di negara berpendapatan menengah, rata-rata warganya menggunakan sepeda motor dan diperkirakan bahwa cedera kepala menyumbang 88% dari kematian lalu lintas jalan. Penelitian yang dilakukan oleh Fleming (1989) menyebutkan bahwa 31,55% kematian akibat kecelakaan kendaraan bermotor di Texas, Amerika disebabkan oleh cedera parah di kepala.

Di Indonesia, masih menurut *World Health Organization* (WHO), terjadi sekitar 37.438 kecelakaan yang menyebabkan kematian, dimana 61%-nya adalah kendaraan bermotor roda 2 atau sepeda motor, kendaraan bermotor roda 4 ada pada angka 7% dari seluruh kejadian kecelakaan di Indonesia. Berdasarkan data dari Korlantas Polri tentang kecelakaan di Indonesia tahun 2020, tercatat sebanyak 100.028 kejadian kecelakaan yang mengakibatkan 23.529 korban meninggal dunia. Selanjutnya data dari Ditjen Perhubungan

Darat Kemenhub pada tahun 2020, jika dilihat dari profil korban berdasarkan tingkat pendidikan, maka yang menjadi korban kecelakaan terbesar adalah pelajar SLTA sebanyak 80.641 orang, SLTP (17.699 orang), SD (12.557 orang), tingkat pendidikan D3 (770 orang), S1 (3.751 orang), dan S2 (136 orang).

Jika dilihat berdasarkan profil usia, maka korban kecelakaan dengan rentan usia 10-19 tahun sebanyak 26.906 orang, usia 20-29 tahun (29.281 orang), usia 30-39 tahun (18.533 orang), usia 40-49 tahun (17.980 orang), dan usia 50 tahun keatas (31.740 orang). Remaja merupakan salah satu bagian terpenting yang berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas. Salah satu cara membagi tahapan perkembangan remaja yang dikemukakan oleh *American Association of School Guides (ASCA)*, meliputi tahapan sebagai berikut: (1) Masa remaja awal, 12-14 tahun; (2) Usia pertengahan, 15-16 tahun, dan (3) Remaja akhir, 17-19 tahun. Pada usia ini, sebagian besar anak-anak berada di sekolah menengah atau bisa dikatakan sebagai pelajar. Masa remaja merupakan masa yang penting dalam kehidupan seseorang karena masa remaja merupakan masa peralihan dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa (Sumiyanto, 2013). Skinner (1938) dalam Notoatmodjo (2013), pembentukan perilaku merupakan respon seseorang terhadap serangan (rangsangan eksternal), yang dikenal dengan teori "S-O-R" (Stimulus -Organisme - Respon). Teori lain mengemukakan bahwa ada beberapa faktor yang menentukan perilaku, yaitu teori Lawrence Green, Snehandu B.Kar, dan teori WHO. Aspek pengetahuan, sikap, persepsi, kondisi lingkungan, pengaruh sosial sangat dibutuhkan dalam membentuk kepribadian seseorang.

Berdasarkan data di atas, tingginya angka kecelakaan ini membuat pemerintah tidak tinggal diam, pemerintah membuat banyak peraturan untuk menekan angka kecelakaan dan juga angka kematian akibat kecelakaan. Peraturan yang dibuat juga ditujukan untuk menjaga pelajar sebagai generasi penerus bangsa atau aset bangsa. Pemerintah membuat peraturan yang salah satunya adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 291 ayat 1 dan 2 tentang pemakaian helm SNI. Pada UU No 22 Tahun 2009 ini mengatur dan mewajibkan bagi pengendara sepeda motor, baik yang

mengemudikan maupun penumpang untuk menggunakan helm SNI. Helm merupakan salah satu perlengkapan kendaraan bermotor. Helm sangat penting untuk mengurangi resiko cedera kepala dan sekaligus mengurangi tingkat keparahan cedera atau kematian baik bagi pengendara maupun penumpang roda dua.

Di Kabupaten Gunungkidul, Daerah Istimewa Yogyakarta, berdasarkan data dari Polres Gunungkidul pada tahun 2020 tercatat 919 kejadian kecelakaan yang mana sepeda motor menjadi penyumbang kecelakaan tersebar dengan jumlah sebanyak 772 kejadian kecelakaan. Sedangkan mobil penumpang sebanyak 74 kejadian, mobil barang (59 kejadian), kendaraan khusus (2 kejadian), dan sepeda tidak bermotor (14 kejadian). Kemudian berikut ini adalah data korban kecelakaan berdasarkan pekerjaan dan pendidikan korban:

**Tabel I. 1** Data Kecelakaan Berdasarkan Pekerjaan Korban

No	Uraian	Satuan	Periode Lalu	Periode Sekarang	Total
1	Belum/Tidak Bekerja	ORANG	29	40	11
2	Ibu Rumah Tangga/ Non Formal	ORANG	42	56	14
3	Pegawai Swasta	ORANG	37	41	4
4	Pelajar / Mahasiswa	ORANG	198	271	73
5	Pensiunan	ORANG	2	11	9
6	Petani/ Peternak/ Perikanan/ Buruh	ORANG	147	169	22
7	PNS	ORANG	26	36	10
8	POLRI / Polisi	ORANG	4	10	6
9	Supir	ORANG	1		-1
10	TNI / Militer	ORANG		1	1
11	Wiraswasta/Wirusaha	ORANG	319	297	-22
	JUMLAH	ORANG	805	932	127

(Sumber : POLRES Gunungkidul, 2021)

**Tabel I. 2** Data Kecelakaan Berdasarkan Pendidikan Korban

No	Uraian	Satuan	Periode Lalu	Periode Sekarang	Total
1	SD / SEDERAJAT	ORANG	49	79	30
2	SLTP / SEDERAJAT	ORANG	147	174	27
3	SLTA / SEDERAJAT	ORANG	542	576	34
4	D3	ORANG	8	24	16
5	S1	ORANG	31	48	17
6	S2	ORANG			0
7	DATA TIDAK DIKETAHUI	ORANG	28	31	3
	JUMLAH	ORANG	805	932	127

(Sumber : POLRES Gunungkidul, 2021)

Melihat banyaknya kejadian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan pelajar di Indonesia, terutama di Kabupaten Gunungkidul, serta melihat fenomena tentang banyaknya pelajar yang tidak menggunakan helm ketika berkendara menggunakan sepeda motor, maka penulis merasa prihatin sehingga melakukan penelitian dengan tujuan untuk mengetahui hubungan perilaku pelajar SMA dengan penggunaan helm di Kabupaten Gunungkidul. Penelitian ini sangat penting secara objektif dan untuk komunitas akademik. Penelitian ini difokuskan kepada pelajar SMA karena jumlah pelajar SMA di Kabupaten Gunungkidul lebih banyak dan mereka lebih memilih menggunakan sepeda motor dari pada menggunakan transportasi umum.

### **I.2. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana pengetahuan pelajar dalam penggunaan helm ?
2. Bagaimana perilaku pelajar SMA ketika mengendarai sepeda motor di Gunungkidul ?
3. Apakah ada hubungan antara perilaku pelajar SMA dan penggunaan helm ketika berkendara sepeda motor di Gunungkidul?

### **I.3. Batasan Masalah**

Agar pembahasan tidak meluas dan tetap konsisten, maka penelitian ini diberikan batasan sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian hanya dilakukan di Kabupaten Gunungkidul.
2. Sampel penelitian ini adalah pelajar SMA di Kabupaten Gunungkidul.

### **I.4. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini antara lain:

1. Mengetahui pengetahuan pelajar tentang penggunaan helm di

Kabupaten Gunungkidul.

2. Mengetahui perilaku pelajar SMA ketika mengendarai sepeda motor di Kabupaten Gunungkidul.
3. Menganalisis hubungan antara perilaku pelajar SMA dengan penggunaan helm di Kabupaten Gunungkidul.

#### **I.5. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Bagi penulis

Penelitian ini sebagai wujud penerapan ilmu yang didapatkan dari kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

2. Bagi pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak yang berwenang dalam melakukan sosialisasi dan penanganan.

3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Penelitian ini dapat digunakan sebagai sumber referensi bagi penelitian selanjutnya.

#### **I.6. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan Skripsi ini adalah sebagai berikut:

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi pendahuluan yang mencakup latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

##### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi mengenai studi literatur yang memberikan penjelasan tentang landasan teori penelitian yang terkait dengan penelitian dan tentang penelitian yang relevan untuk mendukung pelaksanaan penelitian.

##### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini menjelaskan mengenai metode pelaksanaan penelitian mulai dari lokasi penelitian, bagan alir penelitian, pengumpulan data, teknik analisis data, dan jadwal pelaksanaan penelitian.

##### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menjelaskan pengolahan data dan pembahasan terhadap hasil penelitian yang telah diperoleh.

## **BAB V PENUTUP**

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran dari pembahasan yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Berisi mengenai sumber-sumber referensi yang digunakan oleh penulis untuk mendukung pelaksanaan penyusunan skripsi ini yang berupa jurnal, *e-book* (media elektronik) ataupun *website* (situs) pendukung lainnya.

## **LAMPIRAN**

Berisi mengenai instrumen penelitian yang digunakan dalam penyusunan tugas akhir seperti formulir survei, tabel-tabel pendukung, gambar-gambar pendukung serta dokumentasi kegiatan yang dilakukan dalam pelaksanaan penelitian.