

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di era yang semakin modern ini manusia tidak dapat lepas dari penggunaan kendaraan, salah satunya berupa kendaraan bermotor sebagai penunjang mobilitas dan alat transportasi yang memadai. Semakin meningkatnya penggunaan alat transportasi maka akan berdampak pada kepadatan lalu lintas, dimana sepeda motor memiliki peningkatan risiko kecelakaan yang signifikan.

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Dalam dua tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ke tiga, dibawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC.⁽¹⁾

Menurut laporan status global WHO (*World Health Organization*) *Global status report on road safety 2015*, mencatat setiap tahunnya kematian akibat kecelakaan lalu lintas jalan telah menyebabkan sekitar 1,25 juta orang meninggal dunia serta 50 juta jiwa mengalami luka-luka dan cacat tetap. "*Road traffic fatalities take an unacceptable toll – particularly on poor people in poor countries,*" says Dr Margaret Chan, Director-General of WHO. Artinya Kematian lalu lintas jalan tol tidak dapat diterima-terutama pada orang miskin di negara-negara miskin," kata Dr Margaret Chan, Direktur Jenderal WHO. Pengendara

sepeda motor sangat rentan, yang membentuk 23% dari seluruh kematian lalu lintas jalan. Di banyak daerah masalah ini adalah meningkat. Di wilayah Amerika misalnya, proporsi kematian sepeda motor dari semua kematian lalu lintas jalan meningkat dari 15% menjadi 20% antara tahun 2010 dan 2013. Di daerah Asia Tenggara dan Pasifik Barat sepertiga dari semua kematian lalu lintas jalan antara pengendara sepeda motor.⁽²⁾

Kepolisian Negara Republik Indonesia (DAERAH JAWA TENGAH RESOR KOTA BESAR SEMARANG) mencatat 67 (Enam Puluh Tujuh) orang per hari atau 2 (dua) orang per jam meninggal di jalan raya akibat kecelakaan lalu lintas selama tahun 2014. Jumlah korban meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014 lalu terhitung menurun dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 88 orang tewas (lakalantas) dengan jumlah korban jiwa tersebut akibat dari 801 kasus Lakalantas sepanjang tahun 2014 ⁽³⁾. Data jumlah korban meninggal dunia tahun 2013 adalah 196 orang tewas dari 957 kasus yang terjadi.⁽⁴⁾

Indonesia menempati posisi ke-4 terbesar yang mencatat korban tewas terbanyak di jalan raya setelah Thailand, Timor-Leste, India. Sebagian besar kasus kecelakaan di negara ini terjadi pada masyarakat miskin sebagai pengguna sepeda motor. Jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas.⁽⁵⁾

Berdasarkan status keselamatan jalan di WHO (*World Health Organization*) *Regional Office South-East Asia* (Regional Asia Tenggara tahun 2013) *fact sheet*, menjelaskan bahwa rata-rata kematian karena kecelakaan lalu lintas lebih tinggi pada negara berpendapatan menengah dikawasan ini yaitu 19,5 kematian per 100.000 populasi, sementara di negara berpendapat rendah sebesar 12,7 kematian per 100.000 populasi. Semakin meningkatnya kendaraan bermotor dan pembangunan ekonomi adalah faktor utama penyebab meningkatnya angka kematian kecelakaan lalu lintas di negara berpendapatan menengah. Faktor ini menggaris bawahi pentingnya melibatkan faktor lain seperti manajemen keselamatan yang layak, peraturan perundangan, penegak hukum dan kelengkapan keselamatan pada kendaraan. Faktor-faktor ini bergantung pada sistem peraturan, status ekonomi dan kebijakan politik di masing-masing negara.⁽⁵⁾

Menurut data kecelakaan lalu lintas di Semarang yang tercatat di Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Polrestabes Semarang, jumlah korban tewas akibat kecelakaan di kota Semarang masih tinggi, tercatat sejak bulan Januari hingga Juli tahun 2015, sudah 85 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di kota Semarang, terhitung dari 337 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Selain korban tewas tersebut, juga tercatat 15 orang luka berat dan 416 orang luka ringan. Jumlah terbanyak pelaku atau yang terlibat kecelakaan adalah pengendara sepeda motor, yaitu sebanyak 600 kendaraan bermotor.⁽³⁾

Berdasarkan data anatomi kecelakaan lalu lintas yang diperoleh peneliti, pada bulan Januari hingga Juli tahun 2015, terjadi 986 peristiwa kecelakaan lalu lintas menurut profesi pelaku, dibandingkan dengan bulan Januari hingga Juli tahun 2014 mengalami peningkatan kejadian yaitu sejumlah 956 peristiwa. Kemudian daripada itu tahun 2015 kejadian kecelakaan menurut PROFESI pelaku yang berprofesi sebagai PEGAWAI SWASTA memiliki jumlah terbanyak yaitu 663 pelaku, dibandingkan dengan profesi TNI/POLRI sejumlah 21 pelaku, dan PNS (Pegawai Negeri Sipil) 21 pelaku, profesi SOPIR 121 pelaku, MAHASISWA/PELAJAR sebanyak 158 pelaku, dan profesi lain-lain 2 pelaku. Usia pelaku kecelakaan terbanyak adalah usia 21-30 tahun dengan jumlah 289 pelaku, dibanding dengan usia di atasnya, usia dewasa 31-40 tahun 223 pelaku dan masa tua 41-50 tahun sebanyak 140 pelaku sedangkan usia 51 keatas 168 pelaku.⁽³⁾

Berdasarkan data SATLANTAS diatas, yang menyebutkan bahwa belum pernah dilakukan penelitian dengan responden guru/pegawai swasta di instansi swasta merupakan dukungan data peneliti dalam mengambil judul tersebut.

Menurut hasil observasi yang telah dilakukan oleh peneliti di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-Azhar 25 Semarang, mayoritas guru yang mengajar di sekolah adalah guru swasta sebanyak 92% digolongkan menjadi 2 yaitu GTY (Guru Tetap Yayasan) 28 orang dan GTT (Guru Tidak Tetap) 25 orang kemudian sisanya 8% adalah guru PNS (Pegawai Negeri Sipil) 4 orang, sehingga peneliti memilih profesi guru, karena guru yang ada di sekolah tersebut adalah tergolong

profesi swasta. Walaupun jumlah kejadian kecelakaan menurut profesi swasta masih tergolong sedikit peningkatannya pada tahun 2015 dari bulan Januari hingga Juli. Selain itu dengan adanya penelitian ini agar dapat digunakan untuk meminimalisir jumlah kecelakaan juga menurunkan serta dapat menjadi pencegahan terjadinya suatu kecelakaan di sekitar sekolah tersebut.

Asumsi masyarakat mengenai guru adalah seorang pahlawan tanpa tanda jasa. Akan tetapi pada kenyataannya terjadi perbedaan sikap dan perilaku seorang guru di sekolah maupun di masyarakat terkait perilaku *safety riding* nya, seperti menggunakan helm ketika berkendara. Sehingga dari permasalahan tersebut menarik perhatian peneliti untuk melakukan penelitian tentang adakah hubungan antara pengalaman kecelakaan dan sikap individu dengan perilaku *safety riding* pada profesi guru, karena peran seorang guru adalah pendidik profesional yang memiliki tugas utama mendidik, menilai, mengajar, membimbing, mengarahkan, melatih, dan mengevaluasi para siswa.

Sesuai dengan isi UNDANG-UNDANG NOMOR 20 TAHUN 2003 TENTANG SISTEM PENDIDIKAN NASIONAL pada BAB VI yang menyebutkan bahwa pendidikan dasar ditempuh selama sembilan tahun yang mencakup sekolah dasar selama enam tahun dan sekolah menengah pertama selama tiga tahun, kemudian dilanjutkan ke jenjang pendidikan menengah atas atau pendidikan menengah kejuruan selama tiga tahun. Oleh sebab itu peneliti mengikuti tahapan tersebut karena dalam undang-undang nomor 20 tahun 2003 menyatakan bahwa sekolah dasar dan sekolah menengah pertama

merupakan pendidikan lanjutan yang wajib untuk ditempuh, kemudian setelah menempuh pendidikan dasar selama Sembilan tahun dilanjutkan ke tahap pendidikan menengah umum maupun kejuruan. Setelah itu peneliti menetapkan bahwa responden yang diambil adalah hanya guru yang mengajar di Sekolah Dasar (SD) dan Sekolah Menengah Atas (SMA).⁽⁶⁾

Berdasarkan observasi yang dilakukan di SMA Kesatrian 1 Semarang pada tanggal 08 Desember 2015 pukul 09.00 WIB didapatkan data bahwa jumlah total guru di SMA Kesatrian 1 yaitu 57 orang, yang berumur 40-60 tahun berjumlah 49 guru sedangkan sisanya berusia 30-40 tahun sebanyak 8 orang dengan berbagai bidang yang ditanggung. Dari jumlah guru yang berumur tersebut, guru yang membawa kendaraan sepeda motor yaitu 47 orang. Di SMA Kesatrian 1 sudah pernah dilaksanakan pelatihan mengenai *safety riding* dengan pihak Kepolisian sebanyak 3 kali. dari pihak Kepolisian sebanyak 2 kali dengan peserta yang mengikuti seluruh siswa dari kelas X sampai dengan kelas XII dan semua guru beserta karyawan dan stafnya. Sedangkan yang 1 kali, sekolah yang mengajukan permintaan untuk agenda kerjasama dengan pihak Kepolisian. Namun, dalam sepuluh tahun terakhir masih terdapat 5 guru di SMA Kesatrian yang pernah mengalami kecelakaan saat berkendara motor khususnya pada jam berangkat sekolah dan pulang sekolah, dikarenakan kondisi jalanan yang ramai akan pengendara-pengendara motor maupun mobil yang semakin berdesakan

menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, seperti halnya yang terjadi di sekitar SMA Kesatrian 1 Semarang.

Kemudian Peneliti juga melakukan observasi pada tanggal 12 Desember 2015 pukul 09.00 WIB mengenai jumlah total guru, jumlah guru yang mengendarai sepeda motor dan jumlah guru laki-laki maupun jumlah guru perempuan di SD Islam Al-Azhar 25 Semarang, tindakan ini dilakukan untuk pencegahan dan meminimalisir terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas disekitar Sekolah, juga meminimalisir jumlah kecelakaan pada profesi guru. Karena lokasi dari sekolah tersebut memiliki resiko untuk terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, walaupun belum adanya kejadian kecelakaan yang terjadi pada guru di SD Islam Al-Azhar 25 Semarang namun perlu dilakukan suatu pencegahan. Penentuan lokasi dilakukan untuk data pembanding karena pada jalan tersebut terdapat dua jalur lalu lintas, keduanya merupakan termasuk jalur padat lalu lintas baik pagi, siang, maupun sore hari. Akibat dari suatu kejadian akan menyebabkan seseorang menjadi lebih berhati-hati dalam melakukan kegiatan, seperti halnya dari suatu pengalaman kecelakaan kemudian sikap seseorang menjadi lebih memproteksi diri atau memproteksi seseorang.

Menurut WHO (*world Health Organization*) terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh 4 unsur yaitu manusia, peralatan, material dan lingkungan yang saling berinteraksi. Unsur manusia nya adalah sikap, umur dan pengalaman kecelakaan, unsur peralatan dan material adalah kendaraan, sedangkan lingkungan adalah keadaan jalan, iklim, dan volume lalu lintas. Akan tetapi dalam penelitian ini

yang akan di bahas adalah unsur manusia nya saja, karena bila seluruhnya maka akan membutuhkan waktu yang cukup lama dalam pengolahan data dan analisis data. ⁽⁷⁾

Berdasarkan hal tersebut perlu dilakukan pengkajian untuk menganalisa ada atau tidaknya hubungan antara pengalaman kecelakaan dan sikap individu dengan praktik *safety riding* pada profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 semarang.

B. Perumusan Masalah

“Adakah Hubungan Antara pengalaman kecelakaan dan sikap individu dengan Praktik *Safety Riding* pada profesi Guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-Azhar 25 semarang?”

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Menganalisis hubungan antara pengalaman kecelakaan dan sikap individu dengan praktik *safety riding* pada profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-Azhar 25 Semarang

2. Tujuan Khusus

- a. Mendiskripsikan Praktik *Safety Riding* pada profesi guru.
- b. Mendiskripsikan pengalaman kecelakaan dan sikap individu.
- c. Menganalisis hubungan antara pengalaman kecelakaan dengan praktik *Safety Riding*
- d. Menganalisis hubungan antara sikap dengan praktik *Safety Riding*
- e. Menganalisis hubungan antara umur dengan praktik *Safety Riding*

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Manfaat penelitian bagi peneliti yaitu untuk menambah pengetahuan dibidang kesehatan masyarakat, khususnya Kesehatan dan keselamatan kerja lingkungan industri.

2. Bagi Institusi Pendidikan

Manfaat penelitian bagi institusi pendidikan yaitu sebagai bahan informasi dan pengembangan bagi penelitian selanjutnya.

3. Bagi Masyarakat

Manfaat penelitian yaitu sebagai bahan masukan bagi masyarakat untuk di lakukan tindakan demi mengurangi angka kecelakaan dan angka kematian akibat kecelakaan.

E. Keaslian Penelitian

Tabel 1.1
Keaslian penelitian

| No | Nama Peneliti | Judul | Metode | Hasil |
|----|----------------------------|--|---|---|
| 1. | Riyan Perwitaning sih 2013 | Hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap praktik <i>safety riding</i> pada mahasiswa Kesmas UDINUS | Explanatory Research dengan pendekatan <i>cross sectional</i> | Ada hubungan pengetahuan dengan praktik <i>safety riding</i> dan ada hubungan sikap dengan praktik <i>safety riding</i> |
| 2. | Haerul Zaman 2015 | Determinan Perilaku keselamatan berkendara sepeda motor pada remaja di wilayah pesisir kabupaten pangkep | Observasio-nal analitik dengan rancangan <i>cross sectional</i> | Ada hubungan tingkat pendidikan, kepemilikan SIM C, kondisi kepemilikan helm, dan pengalaman Kecelakaan dengan perilaku keselamatan berkendara sepeda motor |

Tabel 1.1
Keaslian penelitian (lanjutan)

| No | Nama Peneliti | Judul | Metode | Hasil |
|----|--|---|---|--|
| 3. | Muhammad Asdar, Rismayanti, Dian Sidik | Perilaku <i>safety riding</i> pada siswa SMA di kabupaten Pangkep | Observasio- analitik dengan desain <i>cross sectional</i> | Ada hubungan antara kepemilikan SIM, sikap dan dukungan keluarga dengan perilaku <i>safety riding</i> dan tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku <i>safety riding</i> siswa SMA kab Pangkep |

Perbedaan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian sebelumnya yang digunakan untuk mendukung keaslian penelitian adalah variabel dan sasaran. Berdasarkan variabel, pada penelitian Riyan Perwitaningsih meneliti (Pengetahuan dan sikap terhadap praktik *safety riding* pada mahasiswa Kesmas UDINUS). Penelitian Haerul Zaman meneliti (Determinan perilaku keselamatan berkendara sepeda motor pada remaja di wilayah pesisir kabupaten pangkep). Sedangkan Penelitian Muhammad Asdar, Rismayanti, Dian Sidik (Perilaku *safety riding* pada siswa SMA di kabupaten Pangkep). Pada penelitian ini variabel yang digunakan pengalaman kecelakaan dan sikap individu dengan praktik *safety riding*. Sedangkan sasaran

penelitiannya yaitu profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam AL-Azhar 25 Semarang tahun 2016.

F. Ruang Lingkup

a. Lingkup Keilmuan

Lingkup keilmuan mengenai Keselamatan Kerja khususnya Keselamatan Transportasi

b. Lingkup Materi

Materi dalam penelitian ini adalah keselamatan berkendara motor (*safety riding*)

c. Lingkup Lokasi

Lokasi penelitian ini dilakukan di SMA Kesatrian 1 & SD Islam AL-Azhar 25 Semarang

d. Lingkup Metode

Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode Survei analitik dengan pendekatan cross sectional dengan metode survei/wawancara

e. Lingkup Sasaran

Sasaran penelitian ini yaitu guru yang mengendarai sepeda motor dari usia <30 tahun, 31-40 tahun, 41-50 tahun, dan >51 tahun

f. Lingkup Waktu

Penelitian ini dilaksanakan pada Februari 2016.