

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Tingginya kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh mudahnya kepemilikan kendaraan bermotor serta perkembangan sarana dan prasarana lalu lintas yang lebih lambat dari pertumbuhan lalu lintas menyebabkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Sarana kecepatan dan keamanan sangat diperlukan untuk mendukung tingginya mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, pengaturan dari pemerintah mengenai lalu lintas menjadi hal yang mutlak karena menyangkut keselamatan masyarakat luas.

Salah satu ciri buruknya perilaku berlalu lintas adalah tingginya pelanggaran terhadap norma-norma berlalu lintas yang diwujudkan dengan perilaku berlalu lintas yang tidak aman dan mengabaikan sopan santun dalam menggunakan jalan raya. Sebagai akibat lanjutannya, angka korban kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun meningkat seiring dengan tingginya angka kecelakaan lalu lintas itu sendiri.

Kementrian Kesehatan Republik Indonesia (2010) menyatakan bahwa setiap tahun, hampir 1 juta anak meninggal karena kecelakaan dan lebih dari puluhan juta anak-anak lainnya memerlukan perawatan rumah sakit karena mengalami luka berat. Di antara yang luka berat banyak yang menjadi cacat permanen dan mendapat gangguan fungsi otak. Di Indonesia angka kematian anak akibat kecelakaan, keracunan, dan trauma tercatat 7,3 % pada tahun 1992 dan

merupakan salah satu dari lima penyebab kematian anak tertinggi. Kecelakaan darat pada anak sesuai data Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas) Departemen Kesehatan pada tahun 2007 sebesar 19,2%. Sedangkan kecelakaan lalu lintas jalan raya yang terjadi pada anak sesuai data dari Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia (Mabes POLRI) tahun 2009 sebanyak 8.601 anak (8,8%). Kecelakaan menjadi penyebab utama kematian dan kecacatan pada anak-anak. Kecelakaan yang biasa terjadi adalah jatuh, terbakar, tenggelam dan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan data Survei Kesehatan Nasional Indonesia tahun 2001, kecelakaan menempati urutan keenam dari 10 penyakit penyebab kematian berbagai usia. Insiden kecelakaan pada anak dan remaja meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 1986 terdapat 3.197 kecelakaan di jalan raya dan 1.078 kecelakaan rumah tangga. Tahun 1987 meningkat menjadi 17.741 kecelakaan di jalan raya dan 6.219 kecelakaan rumah tangga. Tahun 1989 terjadi peningkatan angka kejadian sebanyak dua kali lipat yaitu 41.778 kecelakaan di jalan raya dan 13.618 kecelakaan rumah tangga yang disebabkan oleh terjatuh, keracunan, tertelan benda asing, dan tenggelam. Penelitian oleh Soetjningsih (1996) di unit emergensi RS Sanglah Bali selama periode satu tahun mulai 1 Januari sampai 31 Desember 1996 terdapat 14.881 kasus kecelakaan; 4.801 kasus (32,3%) ditemukan pada usia kurang dari 18 tahun. Dari laporan Polda Jabar, pelanggaran lalu lintas termasuk kebut-kebutan yang dilakukan remaja dengan rentang usia 11-21 tahun mencapai 17,8%, sedangkan remaja yang mengalami kecelakaan lalu lintas mencapai 22,6% dari seluruh korban kecelakaan di Jabar tahun 1998 (Dhamayanti, 2007).

Korps Lalu Lintas Mabes Polri mencatat terdapat 10.169 kasus kecelakaan lalu lintas di berbagai wilayah di Indonesia, sepanjang tahun 2012. Korban meninggal akibat berbagai kecelakaan itu mencapai 1.618 orang. Berdasarkan kajian yang dilakukan polisi di Tempat Kejadian Perkara (TKP) ada sejumlah aspek yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Di antaranya, kendaraan tidak layak jalan, namun dipaksakan, dan aspek kelalaian serta keadaan pengemudi saat menyetir. Kecelakaan paling banyak terjadi karena pengemudi tidak tertib berlalu lintas dan lengah. Sementara angka paling tinggi kendaraan yang terlibat kecelakaan adalah sepeda motor, yakni 9.785 unit. Polisi terus mengupayakan untuk menekan angka kecelakaan tersebut (Nasional, 2012).

Masih banyak contoh kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa maupun yang tidak menimbulkan korban jiwa terjadi di Indonesia. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang urgen untuk kita perhatikan bersama. Anak-anak merupakan obyek yang rentan terhadap kecelakaan lalu lintas di jalan.

Petugas Medis Darurat dan Kemanusiaan Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) dr. Vijay Nath Kyaw Win mengatakan bahwa kalangan anak di Asia Tenggara, termasuk Indonesia, memiliki risiko tinggi menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Menurutnya setiap tahun kalangan anak-anak hingga umur 19 tahun yang meninggal dunia akibat kecelakaan rata-rata sekitar 830.000 di dunia, 260.000 diantaranya meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Kondisi tersebut terjadi karena banyak dari masyarakat di kawasan tersebut yang tidak sadar dalam menjaga keselamatan jiwa saat berlalu lintas.

Selain itu Lee, Shults, Greenspan, Hailevesus, & Dellinger (2008) mengemukakan pada tahun 2004, lebih dari 180.000 penumpang anak-anak berusia ≤ 12 tahun mendapat perawatan di rumah sakit bagian gawat darurat karena kecelakaan kendaraan bermotor. 9% dari anak-anak tersebut mengalami trauma dan 36% tidak.

Kemudian dilanjutkan Greenspan & Chen (2010) menyatakan bahwa menurunnya penggunaan posisi tempat duduk di bagian belakang sepeda motor dikaitkan dengan risiko kecelakaan pada anak berumur kurang dari 13 tahun sebanyak 49%. Dengan data yang diperoleh dari perwakilan survei nasional memperkirakan sabuk pengaman dan posisi duduk nyaman dianjurkan pada anak berumur kurang dari 13 tahun.

O'Malley & Wagenaar (2004) juga menyatakan banyaknya remaja tidak menggunakan sabuk pengaman menunjukkan masih adanya pelanggaran terhadap hukum; implikasinya adalah bahwa undang-undang dasar akan lebih mempengaruhi dalam meningkatnya penggunaan sabuk pengaman.

Ada berbagai faktor yang menyebabkan tingginya resiko anak menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Banyak kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia, dimana pengendara sepeda motor banyak yang berboncengan lebih dari dua orang, diantaranya adalah anak-anak. Terkadang anak tidak dikenakan helm oleh orang tua yang menyertainya ketika berkendara sepeda motor di jalan raya. Di samping itu, faktor ketidaktahuan dan ketidakdisiplinan anak terhadap aturan rambu-rambu lintas yang juga menjadi penyebab sering lalainya mereka ketika berlalu lintas. Faktor penyebab utama lainnya adalah belum terencananya pembangunan jalan

yang mempertimbangkan kebutuhan anak secara khusus, seperti zebra cross dan jembatan layang sebagai tempat penyeberangan anak-anak yang dibuat pada area tertentu, seperti sekolah, tempat perbelanjaan, dan area umum lainnya. Terbatasnya angkutan bis sekolah untuk anak-anak juga menjadi faktor yang menyebabkan banyak anak yang harus berdesak-desakan di dalam bis atau angkutan umum ketika mereka berangkat dan pulang sekolah, sehingga sangat beresiko bagi mereka menjadi korban kecelakaan.

Dari data-data di atas tak bisa terbantahkan, bahwa kecelakaan lalu lintas memang menjadi salah satu tempat yang menakutkan. Setiap saat dan setiap waktu jumlah korban jiwa di jalanan selalu bertambah.

Berdasarkan informasi yang didapat, bahwa siswa kelas V SD Ta'mirul Islam Surakarta berasal dari berbagai daerah di Solo. Yang hal itu menjadikan mereka memiliki frekuensi yang cukup tinggi dalam berinteraksi dengan lalu lintas di lingkungan sekitarnya. Berdasarkan situasi saat ini anak-anak tanpa sadar sering menyeberang sembarangan di jalan raya, tanpa mengindahkan bahaya kecelakaan yang akan terjadi serta kurang kehati-hatian saat bersepeda. Menyeberang yang salah dapat menjadi suatu kecelakaan, baik bagi pengendara maupun si penyeberang. Kecelakaan dapat berakibat luka ringan, luka berat, bahkan kematian pada korbannya. Kecelakaan sepeda juga menyebabkan kematian. Anak-anak yang bersepeda harus benar-benar terlatih dan tidak lupa memakai tutup kepala (helm sepeda). Duduk di bak kendaraan yang sedang berjalan bisa juga berbahaya bagi anak. Banyaknya kecelakaan terjadi pada anak-

anak dikarenakan kurangnya pengetahuan dan keterampilan secara dini dalam berlalu lintas yang benar.

Notoatmodjo (2007) menyatakan pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui pancaindera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga.

Seseorang dikatakan disiplin dalam berlalu lintas jika ia mematuhi peraturan tentang apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam bentuk rambu-rambu atau tidak (Purwadi, 2008).

Anak-anak memang belum termasuk usia untuk mengendarai kendaraan di jalan, akan tetapi merekalah nanti kedepannya yang akan menjadi pengguna jalan serta perlu adanya pengenalan terhadap keselamatan berkendara dan etika di jalan raya sejak mereka belum berkendara. Pada usia 11 tahun pembentukan karakter seseorang untuk berdisiplin akan lebih mudah dilakukan daripada ketika seseorang sudah beranjak dewasa dan pengetahuan itu akan lebih mudah membekas pada diri mereka. Karena pada usia ini mereka mulai mengamati beberapa kegiatan yang dilakukan orang pada umumnya serta eksternalisasi standar orang lain dan ingin dianggap “baik” oleh orang-orang yang pendapatnya mereka anggap penting. Dengan hal ini pula diharapkan generasi muda dapat menjadi *agent of change* dalam bertransportasi di masa depan, jika sejak dini telah diberikan edukasi bagaimana bertransportasi yang baik dan benar.

Metode peragaan dapat digunakan sebagai bagian dari pembelajaran teori maupun praktik. Pada kata peragaan dalam bahasa Inggris adalah *demonstrate*. Sekalipun kedua kata tersebut secara umum dapat diartikan sebagai memperlihatkan, tetapi konteks pembelajaran peragaan atau demonstrasi tidak berarti sekedar memperlihatkan tetapi lebih dari itu peragaan diartikan sebagai membimbing dengan cara memperlihatkan langkah-langkah atau menguraikan.

Daniello, Gabler, & Mehta (2009) mengungkapkan bahwa beberapa penelitian di Amerika menunjukkan program peragaan pelatihan motor telah berlaku sebelum angka kecelakaan meningkat dan banyak penelitian bertujuan untuk menunjukkan efektivitas peragaan pelatihan motor dan prosedur perizinan mengemudi. Efektivitas program peragaan pelatihan motor dilihat efeknya melalui tingkat kecelakaan, tingkat pelanggaran, dan penggunaan alat pelindung diri. Beberapa penelitian telah menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas dan tingkat pelanggaran lebih rendah terjadi pada pengendara yang terlatih dari pada pengendara yang tidak terlatih. Pelatihan tersebut meningkatkan penggunaan alat pelindung diri di antara pengendara sepeda motor. Prosedur perizinan mengemudi telah terbukti memiliki efek yang berbeda pada tingkat kecelakaan. Tingkat kecelakaan menjadi lebih rendah di suatu daerah yang telah diamati dengan peraturan ketat dalam memperoleh perizinan mengemudi.

Seperti disebutkan di atas, pelatihan sepeda motor tersebut juga menggunakan metode peragaan dan aplikasi secara langsung. Hal tersebut menunjukkan keefektifan yang berupa menurunnya jumlah kecelakaan di jalan.

Peragaan sendiri memiliki andil atau peran yang cukup besar dalam memberikan pemahaman berlalu lintas pada pengendara dan pengguna jalan.

Safety riding atau keselamatan berkendara merupakan hal utama yang harus diperhatikan bagi pengendara baik sepeda motor maupun mobil. Hal utama ini seringkali diabaikan oleh para pengendara karena mungkin banyak dari elemen *safety riding* tersebut adalah hal-hal kecil dan merepotkan. Namun *safety riding* sangat penting diperhatikan dalam berkendara karena banyak kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang disebabkan oleh pengendara, seperti data kecelakaan kendaraan bermotor yang terjadi di jalan raya. Dari kepolisian khususnya Polda Metro Jaya menyatakan sekitar 80-85% dari kecelakaan terjadi karena kelalaian dari para pengendara.

Melihat uraian di atas kecelakaan dikarenakan kurangnya pengetahuan berlalu lintas yang benar. Sehingga harapan dari peneliti yaitu untuk mencegah terjadinya kecelakaan di jalan raya, maka perlu disosialisasikannya budaya tertib berlalu lintas pada masyarakat umumnya dan anak-anak pada khususnya.

Oleh karena itu permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan, yaitu: "Apakah ada pengaruh antara peragaan keamanan berkendara (*safety riding*) terhadap pengetahuan disiplin berlalu lintas?". Adapun judul dalam penelitian ini yaitu: "Pengaruh Peragaan Keamanan Berkendara (*Safety Riding*) terhadap Pengetahuan Disiplin Berlalu Lintas pada Siswa Kelas V SD Ta'mirul Islam Surakarta".

B. Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini mempunyai tujuan sebagai berikut, yaitu:

1. Untuk mengetahui pengaruh peragaan keamanan berkendara (*safety riding*) terhadap pengetahuan disiplin berlalu lintas pada siswa kelas V SD Ta'mirul Islam Surakarta.
2. Untuk mengetahui tingkat pengetahuan disiplin berlalu lintas pada siswa kelas V SD Ta'mirul Islam Surakarta sebelum atau sesudah diberikan peragaan keamanan berkendara (*safety riding*).

C. Manfaat Penelitian

1. Bagi Subjek

Diharapkan dapat dijadikan bahan informasi dan pengetahuan disiplin berlalu lintas yang benar sehingga subjek mengerti aturan rambu-rambu lalu lintas untuk keselamatan berkendara.

2. Bagi Sekolah

Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan gambaran kepada sekolah tentang pengetahuan disiplin berlalu lintas sehingga sekolah dapat memberikan bimbingan dan arahan, serta lebih memperhatikan siswa agar memiliki pengetahuan disiplin berlalu lintas yang baik.

3. Bagi Pemerintah

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta untuk menangani masalah lalu lintas di kota Surakarta serta memberikan banyak

sosialisasi budaya tertib berlalu lintas pada masyarakat umumnya dan anak-anak pada khususnya.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan perbandingan dan menambah wacana pemikiran untuk mengembangkan, memperdalam, dan memperkaya khasanah teoritis mengenai pengaruh peragaan keamanan berkendara (*safety riding*) terhadap pengetahuan disiplin berlalu lintas.