

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kematian dan cedera yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah kesehatan masyarakat bukan hanya di Indonesia tetapi secara menyeluruh di seluruh bumi ini. Sejak penemuan kendaraan bermotor lebih dari seabad yang lalu, Muray dan Lopez (1996 dalam Garcia-Ferre et al, 2006) memperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat kecelakaan lalu lintas. Kajian terbaru menunjukkan sekitar satu juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia (Sutawi, 2006). Muray dan Lopez (1996 dalam Garcia-Ferre et al, 2006) menyebutkan, pada tahun 2020 diperkirakan kecelakaan lalu lintas akan berpindah dari peringkat sembilan menjadi peringkat tiga sebagai penyebab kematian. Jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun tersebut diperkirakan sekitar 2,3 juta. Jumlah ini berkontribusi sebesar 27 persen dari semua kejadian kematian yang terjadi (Road Safety in Australia, 2004).

Berdasarkan data WHO diperkirakan 1.170.694 nyawa melayang akibat kecelakaan lalu lintas, di antaranya 1.029.037 (87.9%) kematian terjadi pada negara dengan pendapatan rendah sampai menengah dan 141.656 (12.1%) kematian terjadi pada negara dengan pendapatan tinggi. Sedangkan di kawasan Asia Pasifik setiap tahunnya terdapat lebih dari 250.000 kematian yang disebabkan oleh kecelakaan jalan raya dan telah memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia yang di dalamnya termasuk Indonesia (Dephub, 2006)

Di Indonesia sepanjang tahun 2006 terdapat 15.762 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Ini berarti, jika dirata-ratakan terdapat sekitar 1.300 orang meninggal setiap bulannya, 45 orang setiap harinya, dan dua orang meninggal dunia setiap jamnya akibat kecelakaan lalu lintas, dan sebagian di antara mereka tidak menggunakan sabuk keselamatan (Agus Sur, 2008).

Peningkatan kejadian kecelakaan lalu lintas tidak hanya menyebabkan kehilangan nyawa manusia, tetapi juga menimbulkan kerugian materi yang sangat

besar. Hal ini dapat diketahui dari penelitian yang dilakukan *Transportation Research Laboratory* pada 21 negara didapatkan setiap tahunnya sekitar 53 milyar dolar hilang akibat kecelakaan lalu lintas. Selain itu, kecelakaan lalu lintas mengakibatkan penurunan kualitas kehidupan, kerusakan properti, dan mengurangi pendapatan negara. Pada negara dengan pendapatan rendah, setidaknya satu persen Pendapatan Domestik Bruto (PDB) hilang, sedangkan Pada negara dengan penghasilan sedang, bisa menyerap dua persen PDB (Barnett Et all, 1999 dalam Garcia-Ferre et al, 2006).

Melihat besarnya dampak yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, maka dalam rangka mengurangi jumlah kematian dan cedera yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, pada akhir 1950an kendaraan bermotor mulai dilengkapi dengan sabuk keselamatan. Fungsi utama sabuk keselamatan adalah sebagai penahan tubuh jika suatu saat terjadi benturan terhadap kendaraan. *US National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)* dalam *Road Safety in Australia (2004)* diperkirakan 13.000 kehidupan dapat terselamatkan, dan sekitar 7000 kematian dapat dicegah dengan menggunakan sabuk keselamatan. NHTSA juga memperkirakan bahwa sabuk keselamatan bisa mengurangi risiko kematian pada penumpang mobil bagian depan sebanyak 50 persen dan cedera sebanyak 60-70 persen. Sedangkan penelitian yang dilakukan Departemen Transportasi Canada menunjukkan, penggunaan sabuk keselamatan telah berhasil menyelamatkan 11,690 nyawa dalam rentang waktu 1990-2000 ([www.astaqauliah.com](http://www.astaqauliah.com), 11 Maret 2009).

Dalam pelaksanaannya, Victoria menjadi negara pertama yang memperkenalkan peraturan yang berhubungan dengan penggunaan sabuk keselamatan pada tahun 1970, kemudian pada tahun 1972 Australia mulai menjadikan penggunaan sabuk keselamatan sebagai sebuah kewajiban. Di Indonesia kewajiban penggunaan sabuk keselamatan baru dimulai pada tahun 2003 dengan dikeluarkannya UU No. 14 Tahun 1992 pasal 6 dan pasal 23. Walaupun demikian, di Indonesia penggunaan sabuk keselamatan masih kurang disadari, bahkan banyak orang menilai penggunaan sabuk keselamatan hanya akan menyulitkan mereka dalam berkendara. Padahal, jika dibandingkan dengan penumpang kendaraan secara keseluruhan, pengemudi dan penumpang depan

mempunyai risiko tewas 50% lebih tinggi bila tidak menggunakan sabuk keselamatan (NHTSA, 1996).

Penelitian yang dilakukan oleh Australian Transport Safety Bureau antara Juli 2001 dan Juni 2002 diperoleh data 28.3 persen dari seluruh kejadian kecelakaan terjadi pada pengemudi yang berumur 17 sampai 25 tahun. Penelitian yang dilakukan oleh Knud J. Helsing, Bs dan George W. Comstock, Md, Drphl (1977) dalam jurnalnya di peroleh hasil bahwa sebagian besar orang dewasa yang berumur 18 tahun keatas, khususnya dengan rentang umur 18-25 tahun, tidak menggunakan sabuk keselamatan pada saat mengendaraai kendaraan mereka, sehingga memiliki risiko kematian terbesar akibat kecelakaan lalu lintas ada pada rentang umur ini. Diperkirakan lebih dari seperempat dari semua pengendara yang meninggal dan luka akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya adalah anak muda yang berumur 17 sampai 25 tahun (Australian Transport Safety Bureau, 2004).

Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara muda salah satunya dipengaruhi oleh rendahnya persepsi mereka terhadap risiko keselamatan yang mereka hadapi pada saat berkendara. Pengendara muda lebih sering menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, penerobos lampu merah, tidak menggunakan sabuk keselamatan dalam berkendara dan lain sebagainya.

Persepsi merupakan kunci dari berfikir, dia merupakan langkah awal seseorang untuk bertindak (Botterill & Mazu, 2004). Berdasarkan Teori *Health Belief Model*, perilaku peningkatan kesehatan dipengaruhi oleh persepsi risiko individu terhadap suatu penyakit. Sama halnya dengan masalah kesehatan, perilaku penggunaan sabuk keselamatan juga dapat dijelaskan dengan menggunakan Teori *Health Belief Model* dimana penggunaan sabuk keselamatan sebagai tindakan pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat dipengaruhi oleh persepsi mereka terhadap ancaman kecelakaan lalu lintas yang akan menimpanya, serta persepsi terhadap keuntungan dan kerugian yang didapat apabila menggunakan sabuk keselamatan. Hal ini juga sesuai dengan Teori *Kurt Lewis*, teori yang mempengaruhi Teori *Health Belief Model*, yang menyatakan bahwa persepsi individu terhadap suatu kondisi lebih besar daripada keadaan yang

sebenarnya dari kondisi tersebut, dalam mempengaruhi perilaku (G.M. Hochbaum, 1958).

Dengan luas yang mencapai tiga hektar, Universitas Indonesia memiliki jalur kendaraan pribadi yang digunakan oleh sivitas akademika Universitas Indonesia dalam menjalankan aktifitasnya. Berdasarkan data yang tercatat di bagian UPTK3LH Universitas Indonesia, diketahui bahwa terjadi peningkatan kejadian kecelakaan di lingkungan universitas setiap tahunnya. Oleh karena itu perlu perhatian lebih terhadap keselamatan berkendara di lingkungan universitas salah satunya dengan mewajibkan seluruh sivitas akademika untuk menggunakan sabuk keselamatan, karena penggunaan sabuk keselamatan dapat melindungi pengendara khususnya dan penumpang kendaraan umumnya dari akibat yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan pra survei yang di lakukan selama satu hari pada hari Jumat tanggal 27 Maret 2009 pukul 8.00, 12.00 dan pukul 16.00 WIB di lingkungan universitas, diperkirakan 30% pengendara di lingkungan Universitas Indonesia tidak menggunakan sabuk keselamatan. Melihat masih adanya pengendara yang tidak menggunakan sabuk keselamatan ketika berkendara, diduga adanya anggapan bahwa risiko yang mereka hadapi ketika berkendara adalah sangat rendah.

## **1.3 Pertanyaan Penelitian**

1. Faktor apa saja yang mempengaruhi persepsi mahasiswa Universitas Indonesia terhadap risiko keselamatan berkendara?
2. Bagaimana persepsi terhadap risiko keselamatan berkendara pada mahasiswa Universitas Indonesia?
3. Bagaimana penggunaan sabuk keselamatan pada mahasiswa Universitas Indonesia?
4. Bagaimana hubungan antara persepsi terhadap risiko keselamatan berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan selama berkendara pada mahasiswa Universitas Indonesia?

## **1.4 Tujuan Penelitian**

### **1.4.1 Tujuan Umum**

Diketuainya persepsi terhadap risiko berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan selama berkendara pada mahasiswa Universitas Indonesia

### **1.4.2 Tujuan Khusus**

1. Diketuainya faktor internal yang mempengaruhi persepsi mahasiswa terhadap risiko keselamatan berkendara.
2. Diketuainya faktor eksternal yang mempengaruhi persepsi mahasiswa Universitas Indonesia terhadap risiko keselamatan berkendara.
3. Diketuainya persepsi mahasiswa universitas Indonesia terhadap risiko keselamatan berkendara.
4. Diketuainya penggunaan sabuk keselamatan pada mahasiswa Universitas Indonesia.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

### **1.5.1 Manfaat Bagi Mahasiswa**

- a. Memberikan gambaran pada mahasiswa faktor apa saja yang mempengaruhi persepsi mereka terhadap risiko keselamatan berkendara.
- b. Memberikan informasi mengenai pengaruh persepsi terhadap risiko keselamatan berkendara dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan
- c. Memberikan masukan kepada mahasiswa Universitas Indonesia mengenai upaya pencegahan dan pengendalian.

### **1.5.2 Manfaat Bagi Peneliti**

Menambah wawasan peneliti tentang faktor yang mempengaruhi persepsi risiko keselamatan berkendara dan hubungannya dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan. Selain itu, melalui penelitian ini penulis dapat mengaplikasikan ilmu yang telah diperolehnya selama perkuliahan dan dapat menghasilkan sesuatu yang bermanfaat bagi masyarakat.

### 1.5.3 Manfaat Bagi FKM

Menjadi bahan kajian dan data baru bagi FKM, khususnya Departemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja dalam mengamati perkembangan, pelaksanaan, dan pengaruh K3 di Indonesia umumnya di lingkungan Universitas Indonesia khususnya dalam menurunkan angka kecelakaan lalu lintas di lingkungan kampus.

### 1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian akan dilakukan selama dua bulan yaitu pada bulan April sampai Mei 2009 dengan menggunakan desain penelitian *cross sectional* terhadap mahasiswa Universitas Indonesia yang menggunakan kendaraan roda empat sebagai sarana transportasi menuju kampus Universitas Indonesia.

