BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kejadian kecelakaan lalu lintas dewasa ini dilaporkan semakin meningkat padahal telah banyak sarana dan prasarana untuk mengantisipasi kecelakaan lalu lintas, contohnya rambu-rambu lalu lintas, polisi yang mengatur ketertiban lalu lintas, dan himbauan pemerintah untuk tertib berlalu lintas, tetapi jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas masih tinggi. Kejadian kecelakaan lalu lintas juga dipengaruhi oleh tingkat pengetahuan dan kesadaran masyarakat untuk menentukan sikap dan perilaku tertib lalu lintas (Kansil, 1995).

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Indonesia, Sekretariat Negara Republik, 2009). Masalah ini tidak jarang dijumpai dalam kehidupan sehari-hari. WHO melaporkan bahwa setiap hari ada 3.400 orang meninggal di jalan akibat kecelakaan berkendaraan, pengendara motor 23%, pejalan kaki 22% dan pengendara sepeda 5% dan lain-lain 50% (WHO, 2010). Berdasarkan laporan keselamatan lalu lintas tahun 2013 yang dibuat oleh WHO sebanyak 1,24 juta orang meninggal dan 20-50 juta orang mengalami luka ringan akibat kecelakaan lalu lintas (WHO, 2013). Laporan terbaru menyatakan bahwa 10 dari 1 juta orang terluka dan cacat akibat kecelakaan di jalan (Pietrasik, 2014). Berdasarkan kelompok usia, kecelakaan lalu lintas menempati posisi nomor satu penyebab kematian kelompok usia 15-29 tahun, posisi dua usia 5-14 tahun dan posisi tiga di usia 30-44 tahun (WHO, 2009). Survei yang dilakukan oleh WHO memperkirakan kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan meningkat dari peringkat 9 sebanyak 2,2% pada tahun 2004 menjadi peringkat 5 sebanyak 3,6% pada tahun 2030 (WHO, 2008).

Departemen Kesehatan Indonesia tahun 2006 melaporkan bahwa 5,8 juta orang per 100.000 penduduk meninggal akibat trauma kapitis yang disebabkan oleh

kecelakaan lalu lintas (Depkes, 2006). Trauma kapitis adalah trauma mekanik terhadap kepala baik secara langsung atau tidak langsung yang menyebabkan gangguan fungsi neurologi yaitu gangguan fisik, kognitif, fungsi psikososial baik temporal maupun permanen (PERDOSSI, 2006). Trauma kapitis dapat disebabkan oleh akibat kecelakaan lalu lintas, jatuh/tertimpa beban berat (benda tumpul), luka akibat benda tajam, pukulan, tembakan dan pergerakan mendadak sewaktu berolahraga. Insidensi trauma kapitis terbanyak adalah kecelakaan lalu lintas (45%), terjatuh (35%), kecelakaan kerja (10%) saat berolahraga (5%) dan diserang/dipukul (5%) (Evans, 1996). Penggunaan helm oleh pengendara kendaraan roda dua dapat menurunkan risiko kematian sampai 40% dan risiko luka berat sampai 70%. Jika peraturan hukum tentang penggunaan helm sesuai standar dijalankan dengan benar maka dapat menurunkan angka kematian hingga 90%. Penggunaan sabuk pengaman dapat menurunkan risiko cedera fatal pada kursi barisan depan 40-50% dan kursi barisan belakang 25-75% (WHO, 2009).

Data kecelakaan lalu lintas tahun 2010 di Indonesia melaporkan bahwa jumlah korban kecelakaan 31.234 jiwa, pada tahun 2011 meningkat menjadi 32.657 jiwa dan diperkirakan jumlah ini akan bertambah setiap tahunnya. Direktorat Lalu Lintas Polda Jabar tahun 2011 melaporkan bahwa terdapat 7.955 kasus kecelakaan lalu lintas dan mayoritas adalah kecelakaan kendaraan roda dua dengan korban meninggal sebanyak 3.199 jiwa, luka berat 2.077 jiwa, luka ringan 7.430 jiwa dan mengakibatkan kerugian materil sebanyak 16.896.778.850 rupiah (Direktorat Lalu Lintas Polda Jabar, 2011). Polres Kota Bandung melaporkan bahwa pada tahun 2012 terdapat kecelakaan lalu lintas sebanyak 461 kasus, korban meninggal 192 jiwa, luka berat 214 jiwa, luka ringan 435 jiwa dan kerugian materil yang ditimbulkan sebanyak 891.165.000 rupiah (Polres Kota Bandung, 2012). Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan kerugian ekonomi nasional sebesar 2,9% dari pendapatan bruto domestik, karena 59% korban adalah kelompok usia 16-30 tahun, yang merupakan kelompok dewasa muda usia produktif dan tentu akan berdampak pada kondisi ekonomi keluarga dan nasional (Korlantas Polri, 2011).

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang dapat disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan (Indonesia, Sekretariat Negara Republik, 2009). Pemerintah telah membuat peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang manajemen dan rekayasa, analisis dampak, serta manajemen kebutuhan lalu lintas. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang forum lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang komite nasional keselamatan transportasi (Aulia, 2012). Peraturan ini dibuat untuk mengembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan berlalu lintas tetapi hal ini belum sepenuhnya diaplikasikan pada keadaan angkutan jalan sehari-hari. Oleh karena itu pengetahuan, sikap dan perilaku masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas sangat penting untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas yang akan berdampak pada kesehatan dan kualitas hidup dari masyarakat itu sendiri.

1.2 Identifikasi Masalah

- Bagaimana pengetahuan mahasiswa Universitas Kristen Maranatha terhadap keselamatan lalu lintas.
- Bagaimana sikap mahasiswa Universitas Kristen Maranatha terhadap keselamatan lalu lintas.
- Bagaimana perilaku mahasiswa Universitas Kristen Maranatha terhadap keselamatan lalu lintas.

1.3 Maksud dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui gambaran pengetahuan, sikap dan perilaku Mahasiswa Fakultas Kedokteran Universitas

Kristen Maranatha terhadap keselamatan lalu lintas dengan menggunakan kuesioner.

1.4 Manfaat Karya Tulis Ilmiah

1.4.1 Manfaat Akademik

Memberikan wawasan dan informasi kepada mahasiswa dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas untuk mengurangi prevalensi mortalitas trauma kapitis akibat kecelakaan lalu lintas.

1.4.2 Manfaat Praktis

Menambah pengetahuan tentang keselamatan lalu lintas serta memberi kesadaran pada pengguna jalan agar taat pada tata tertib lalu lintas dan menjadi evaluasi untuk pemerintah dan kepolisian terhadap program-program yang telah dijalankan untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas.

1.5 Landasan Teori

Trauma kapitis adalah trauma mekanik terhadap kepala baik secara langsung atau tidak langsung yang menyebabkan gangguan fungsi neurologi yaitu gangguan fisik, kognitif, fungsi psikososial baik temporal maupun permanen (PERDOSSI, 2006). Penyebab terbesar trauma kapitis adalah kecelakaan lalu lintas (45%). Departemen Kesehatan Indonesia tahun 2006 melaporkan bahwa 5,8 juta orang per 100.000 penduduk meninggal akibat trauma kapitis yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas (Depkes, 2006). Kejadian kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap dan perilaku individu saat berkendara di jalan raya. Faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas (Kansil, 1995). WHO melaporkan bahwa angka kejadian kecelakaan lalu lintas di dunia tahun 2010 masih cukup tinggi yaitu 1,24 juta jiwa

(WHO, 2010). Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya memperhatikan faktor-faktor tersebut menyebabkan angka kecelakaan lalu lintas saat ini belum dapat diturunkan. Perubahan perilaku merupakan determinan kesehatan yang menjadi sasaran promosi atau pendidikan kesehatan. Promosi kesehatan diawali dengan pemberian informasi yang dapat meningkatkan pengetahuan masyarakat. Selanjutnya dengan bertambahnya pengetahuan akan menimbulkan kesadaran mereka dan akhirnya dapat membentuk perilaku seseorang sesuai dengan pengetahuan yang sudah dimilikinya. Promosi atau pendidikan mengenai keselamatan lalu lintas harus mendapat perhatian secara seksama baik oleh masyarakat, pemerintah dan kepolisian agar mengurangi angka kejadian kecelakaan lalu lintas guna terbentuknya perilaku masyarakat yang baik dalam berlalu lintas, maka angka kejadian kecelakaan lalu lintas dapat diturunkan.