

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab kematian tertinggi di dunia. Ada beberapa negara yang masih memiliki tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi. Statistik dari Bank Dunia, *Transportasi untuk Pengembangan* mengungkapkan, negara-negara berkembang memiliki jumlah yang lebih tinggi dalam jumlah kematian di jalan. Masalahnya ada pada infrastruktur yang buruk, standar keamanan kendaraan yang kurang baik dan hukum berkendara yang kurang memadai (Rahadiansyah, 2016).

Lembaga kesehatan dunia dibawah naungan PBB WHO (2015) merilis *The Global Status Report on Road Safety* yang menampilkan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di 180 negara, menunjukkan bahwa di seluruh dunia jumlah total kematian lalu lintas sebesar 1,25 juta per tahun, dengan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi di negara-negara berpenghasilan rendah.

Kecelakaan lalu lintas merupakan tantangan utama bagi para tenaga kesehatan masyarakat. Dalam memberikan perhatian terhadap masalah tersebut WHO dan Bank Dunia merilis *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Laporan ini menyatakan bahwa di seluruh dunia, diperkirakan 1,2 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas setiap tahun dan sebanyak 50 juta orang terluka akibat kejadian

tersebut. Proyeksi menunjukkan bahwa angka-angka ini akan meningkat sekitar 65% selama 20 tahun ke depan kecuali ada komitmen baru untuk pencegahan (*World Health Organization*, 2004).

Data dari Kementerian Kesehatan RI (2012) menunjukkan bahwa terhitung mulai tahun 2010, kejadian kecelakaan angkutan darat masuk ke dalam 10 besar penyakit penyebab rawat jalan terhadap seluruh penyakit pasien rawat jalan di rumah sakit Indonesia tahun 2009 dan 2010, dan menduduki peringkat ke-10 setelah penyakit hipertensi lainnya, serta menduduki peringkat kesembilan dari 10 besar penyakit penyebab rawat inap terhadap seluruh penyakit pasien rawat inap di rumah sakit Indonesia tahun 2009 dan 2010 setelah penyakit tuberkulosis paru lainnya dan juga disusul oleh kejadian lahir mati.

Di Indonesia, angka kecelakaan lalu lintas juga menunjukkan tren yang selalu meningkat setiap tahunnya. Data Departemen Perhubungan RI menunjukkan bahwa tahun 2003 terdapat 13.399 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Kemudian tahun 2004 meningkat menjadi 17.734 kecelakaan. Angka tersebut semakin bertambah pada tahun 2005 dimana terdapat 33.827 kecelakaan dan 36 % diantaranya (12.178 orang) meninggal dunia. Pada tahun 2006, jumlah ini semakin mencemaskan karena terdapat 36.000 korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas (Departemen Perhubungan RI, 2006).

Di tahun 2015 angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia terus mengalami kenaikan yang signifikan. Data Badan Pusat Statistik mencatat pada tahun 2015 terjadi 98.970 kasus kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal akibat

kecelakaan sebanyak 26.495 jiwa, luka berat sebanyak 23.937 jiwa, luka ringan sebanyak 110.714 jiwa. Dengan banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas dan jumlah korban akibat kecelakaan lalu lintas tersebut, jumlah kerugian yang timbul dari kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 adalah sebanyak 272.318 juta rupiah (Badan Pusat Statistik, 2015).

Mengingat banyaknya kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan jalan, maka kita perlu membangun dan mengembangkan budaya keselamatan jalan (*road safety culture*). Budaya dapat mempengaruhi bagaimana seseorang bersikap dan bertindak. Budaya yang baik akan memberikan hasil yang optimal, sebaliknya budaya yang tidak kondusif tidak akan memberikan hasil yang optimal. Dalam kaitannya dengan keselamatan jalan (*road safety*), seseorang yang telah berkondisi dengan budaya disiplin akan bersikap patuh dengan peraturan dan etika di perjalanan, begitu juga sebaliknya (Sutawi, 2006).

Ketidakdisiplinan seseorang pada saat mengemudi dapat menyebabkan kecelakaan. Dari sekian banyak kecelakaan yang terjadi di Indonesia, sebagian besarnya (90,3%) disebabkan oleh faktor manusia. Lebih jauh lagi, dari 90,3% kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia tersebut, sebesar 86,8% disebabkan oleh kesalahan pengemudi (Data Direktorat Jendral Perhubungan Darat Departemen Perhubungan RI, 2006).

Di DKI Jakarta, kasus kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Data Badan Pusat Statistik mencatat kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014 dan 2015. Pada tahun 2014 terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak

6.342 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 772 jiwa, luka berat sebanyak 2.777 jiwa, luka ringan sebanyak 4.713 jiwa, dan dengan total kerugian mencapai 21.069 juta rupiah. Sementara di tahun 2015 kecelakaan lalu lintas yang terjadi di DKI Jakarta sebanyak 6.435 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 532 jiwa, luka berat sebanyak 2.688 jiwa, luka ringan sebanyak 4.290 jiwa, serta dengan total kerugian mencapai 18.883 juta rupiah (Badan Pusat Statistik, 2015).

Dari data kecelakaan lalu lintas tersebut, termasuk di dalamnya adalah kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh angkutan umum. Kecelakaan yang dialami oleh angkutan umum lebih banyak terjadi akibat ulah dari pengemudi angkutan tersebut yang terbiasa mengemudikan kendaraannya secara “ugal-ugalan” dan tidak mematuhi rambu lalu lintas yang ada. Seperti dilansir dari Harian Regional, 80% kecelakaan maut angkutan umum terjadi karena kelalaian manusia sementara 20% karena kesalahan moda transportasi. Data ini dapat ditelusuri di Ditlantas Polda Metro Jaya berdasarkan kasus kecelakaan yang melibatkan kendaraan umum selama periode Januari hingga November 2015.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Dahlan dkk (2014) menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dan pendidikan dengan perilaku *safety driving*; sementara terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving*.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Djafar (2016) menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengalaman mengemudi, pelatihan mengemudi, dan istirahat kerja dengan keamanan berkendara (*safety driving*); sementara tidak terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan keamanan berkendara (*safety driving*).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Prasetya dkk (2016) menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara masa kerja, sikap, pelatihan *safety driving*, peraturan, kondisi kendaraan, peran teman kerja dan pengetahuan dengan *safety driving*; sementara tidak terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan *safety driving*.

Terminal Grogol merupakan salah satu terminal di daerah Jakarta Barat. Meskipun bukan terminal terbesar di daerah Jakarta Barat, namun dengan lokasinya yang strategis menjadikan terminal ini selalu ramai. Di dalam terminal ini terdapat berbagai macam angkutan umum masal seperti bus, angkutan umum WBK, serta angkutan kota dengan berbagai trayek. Angkutan kota (kota) merupakan alat transportasi umum masal yang bertujuan mengantarkan para penumpangnya dalam tujuan dekat. Salah satu angkutan kota (angkot) yang terdapat di terminal Grogol adalah angkot KWK (Koperasi Wahana Kalpika) B 08 trayek Grogol – Cengkareng. Rute perjalanan angkot ini adalah Grogol – Roxy – Jalan Daan Mogot – Kampus Universitas Trisakti (Usakti) – Jelambar – Jalan Pangeran Tubagus Angke – Jalan Peternakan Raya – Kapuk – Taman Cengkareng Indah – Pedongkelan – Cengkareng Timur – Jalan Lingkar Luar Jakarta Outer Ring Road – Cengkareng. Angkot ini mulai beroperasi mulai dari pukul 06.00 sampai dengan pukul 19.00.

Berdasarkan pengalaman peneliti ketika menggunakan jasa angkutan kota KWK B 08, peneliti merasakan supir yang sedang bertugas kurang memiliki *safety driving* dalam mengemudi. Kemudian peneliti melakukan studi pendahuluan melalui penyebaran kuesioner kepada 10 orang pengemudi angkutan kota KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng diketahui bahwa terdapat 2 orang pengemudi terbiasa mengemudikan kendaraannya ketika sedang mengantuk, seorang pengemudi terbiasa menggunakan jalur busway ketika situasi jalanan sedang macet, 2 orang pengemudi pernah mengalami kecelakaan lalu lintas seperti menabrak dan juga menyerempet kendaraan lainnya ketika sedang mengemudikan angkot, 2 orang pengemudi terbiasa menyalip kendaraan lawannya dari sisi kiri, seorang pengemudi terbiasa manaik-turunkan penumpangnya di tengah jalan, dan 6 orang pengemudi pernah terkena tilang oleh polisi karena melanggar rambu lalu lintas ketika sedang mengemudikan angkot. Dari hasil tersebut maka dapat diduga bahwa belum adanya perilaku *safety driving* yang dimiliki oleh para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng.

Berdasarkan latar belakang diatas peneliti tertarik melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.

1.2. Rumusan Masalah

Jumlah angka kecelakaan lalu lintas pada angkutan umum yang terjadi di DKI Jakarta yang terus meningkat sudah menjadi perhatian dan masalah berbagai pihak termasuk para tenaga kesehatan khususnya kesehatan masyarakat. Banyaknya pihak yang dirugikan apabila kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada angkutan umum khususnya pada angkutan kota (angkot) seperti para penumpang yang menjadi telat tiba di tempat tujuannya karena perjalanannya terhambat oleh kejadian kecelakaan lalu lintas, pihak pengemudi kendaraan yang menjadi korban atas terjadinya kecelakaan lalu lintas yang harus mengeluarkan biaya lebih untuk memperbaiki kendaraannya setelah terjadinya kecelakaan, serta pihak pengemudi angkutan kota (angkot) yang harus menimpa kerugian karena harus mengeluarkan uang setorannya sebagai uang ganti rugi karena telah menabrak/menyerempet kendaraan pengemudi lain. Hal-hal tersebutlah yang menjadi dorongan untuk peneliti melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan (pengalaman mengemudi, usia, latar belakang pendidikan, dan pengetahuan tentang *safety driving*) dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran tingkat perilaku *safety driving* para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?
2. Bagaimana gambaran pengalaman mengemudi para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?

3. Bagaimana gambaran umur para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?
4. Bagaimana gambaran latar belakang pendidikan para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?
5. Bagaimana gambaran tingkat pengetahuan tentang *safety driving* para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?
6. Apakah terdapat hubungan antara lamanya pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?
7. Apakah terdapat hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?
8. Apakah terdapat hubungan antara latar belakang pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?
9. Apakah terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan tentang *safety driving* dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng tahun 2017?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran tingkat perilaku *safety driving* para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.
2. Mengetahui gambaran pengalaman mengemudi para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.
3. Mengetahui gambaran usia para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.
4. Mengetahui gambaran latar belakang pendidikan para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.
5. Mengetahui tingkat pengetahuan tentang *safety driving* para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.
6. Mengetahui hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.

7. Mengetahui hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.
8. Mengetahui hubungan antara latar belakang pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.
9. Mengetahui hubungan antara tingkat pengetahuan tentang *safety driving* dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol tahun 2017.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Bagi Pengemudi Angkutan Kota B 08 Grogol-Cengkareng

Diharapkan dapat menjadi masukan bagi para pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 Trayek Grogol-Cengkareng untuk meningkatkan keamanan dalam berkendara dan lebih mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

1.5.2. Bagi Institusi Pendidikan

Dapat menambah dan melengkapi kepustakaan khususnya mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng.

1.5.3. Bagi Peneliti

Dapat menambah ilmu, informasi serta mendapatkan teori selama melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi angkutan kota (angkot) KWK B 08 trayek Grogol-Cengkareng.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini berjudul “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan *Safety Driving* pada Pengemudi Angkutan Kota (Angkot) KWK B 08 Trayek Grogol-Cengkareng di Terminal Grogol Tahun 2017”. Faktor-faktor yang akan diteliti pada penelitian ini adalah umur, latar belakang pendidikan, pengalaman mengemudi, dan pengetahuan tentang *safety driving*. Penelitian ini dilakukan di terminal Grogol, Jakarta Barat selama 3 bulan pada bulan Pebruari-Mei 2017. Penelitian ini dilakukan karena terdapat kejadian kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh para pengemudi angkutan kota (angkot) serta kebiasaan mereka tidak mematuhi rambu lalu lintas yang ada. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dan menggunakan pendekatan *cross sectional* (potong lintang) melalui data primer dengan penyebaran kuesioner dan data sekunder dari hasil observasi peneliti di tempat penelitian yaitu Terminal Grogol.