

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Departemen Perhubungan, 2009). Kecelakaan Lalu Lintas (KLL) merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Banyaknya kendaraan yang ada di jalan raya saat ini cukup berisiko untuk terjadinya kecelakaan (WHO, 2013).

Menurut *Global Status Report on Road Safety* (2013), sebanyak 1,24 juta korban meninggal tiap tahun di seluruh dunia dan 20–50 juta orang mengalami luka akibat kecelakaan lalu lintas. Data WHO menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak di dunia dengan rata-rata angka kematian 1000 anak dan remaja setiap harinya pada rentang usia 10–24 tahun. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam tiga tahun terakhir ini menjadi pembunuh terbesar ketiga setelah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis berdasarkan penilaian oleh WHO (Badan Intelijen Negara RI, 2014).

Kawasan Asia Tenggara (*South East Asia Region*, disingkat SEAR) pada tahun 2010, kecelakaan lalu lintas mengakibatkan 33.815 korban tewas dengan rata-rata 18,5 korban tewas per 100.000 populasi. Rata-rata kematian karena kecelakaan lalu lintas lebih tinggi pada negara berpendapatan menengah ke bawah dengan 19,5 kematian per 100.000 populasi dari pada di negara miskin dengan 12,7 kematian karena kecelakaan lalu lintas per 100.000 populasi (WHO, 2013).

Menurut Badan Pusat Statistik (2015), jumlah kecelakaan lalulintas di Indonesia pada tahun 2015 mencapai 98.900 kasus. Angka ini meningkat 3.19 persen dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 95.500 kasus. Jumlah kecelakaan lalu lintas dalam 10 tahun terakhir mengalami fluktuasi, peningkatan

paling tinggi terjadi pada tahun 2011 yaitu 108.000 kasus. Padahal pada tahun 2010 hanya terjadi 66.500 kasus. Sedangkan kasus yang paling banyak terjadi pada tahun 2012 dengan 117.900 kasus (Badan Pusat Statistik Nasional, 2015).

Menurut Badan pusat Statistik Provinsi Jawa Barat (2015), jumlah kecelakaan di Jawa Barat pada tahun 2015 terdapat 14.582 kasus kejadian kecelakaan. Jumlah kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas yang pertama adalah kendaraan sepeda motor yaitu 9.766 kasus, selanjutnya kendaraan mobil beban atau *truk* terdapat 2.176 kasus, mobil penumpang 2.112 dan bus sebanyak 498 kejadian kecelakaan lalu lintas (Badan Statistik Provinsi Jawa Barat, 2015).

Meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas tidak terlepas dari faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas seperti faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor jalan. Banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan terkadang tidak diikuti dengan kesadaran pengguna jalan untuk mentaati rambu-rambu lalu lintas atau saling menghormati sesama pengguna jalan. Ketidaksiplinan pengguna jalan tentu dapat membahayakan pengguna jalan lain (Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, 2015).

Sedangkan menurut Austroad (2002), terdapat tiga faktor utama dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor kelalaian manusia (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi, yaitu mencapai antara 80-90%, faktor ketidaklayakan sarana dan prasarana kendaraan yang berkisar antara 5-10%, maupun akibat kerusakan infrastruktur jalan 10-20%. Faktor-faktor tersebut merupakan bagian dari kecelakaan lalu lintas sebagai penyebab utama kematian dan kerugian materi jika interaksi yang terjadi tidak berfungsi dengan baik. Kecelakaan lalu lintas dapat diakibatkan dari situasi-situasi konflik dengan melibatkan pengemudi dan kendaraan dengan kondisi pengemudi melakukan tindakan mengelak atau menghindari dari sesuatu (Austroad, 2002).

Berdasarkan penelitian Firmansyah, dkk (2013) bahwa ada hubungan signifikan antara pengalaman pengemudi dengan keselamatan dalam berkendara. Menurut penelitian Nugroho, dkk (2017) sikap yang ditunjukkan masih terdapat

yang melakukan pelanggaran dengan sengaja dalam pekerjaannya. Menurut penelitian Prasetya (2016), menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving*.

Hasil survey pendahuluan pada HSE PT Mutiara *Hydrotech* pada bulan April 2018, disampaikan bahwa perusahaan bergerak dibidang Transportasi (truk tangki air, dan jasa penyewaan kendaraan). PT Mutiara *Hydrotech* memiliki kendaraan 2500 unit dan memiliki pengemudi sebanyak 2250 orang dengan rute perjalanan seperti rute Cikeas-Karawang, Cikeas-Jakarta, Cikeas-Sukabumi, serta Cikeas-Bekasi. Pengemudi dibatasi untuk melakukan perjalanan 3 sampai 4 kali trip perjalanan, dalam sekali perjalanan pengemudi mendapatkan bonus, apabila tidak dibatasi pengemudi bisa mencapai 10 kali perjalanan.

Hasil survey pendahuluan pada HSE PT Mutiara *Hydrotech* pada bulan april 2018, disampaikan bahwa terdapat 670 kejadian kecelakaan lalulintas pada pengemudi truk Pt Mutiara *Hydrotech* tahun 2016 di rute Cikeas-Bekasi yang melibatkan 250 pengemudi truk tangki air, 211 pengemudi truk tanah dan 125 pengemudi truk fuso 40 *feet* dan 76 pengemudi minibus. Terjadi peningkatan kecelakaan lalulintas pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* pada tahun 2017 dengan 720 yang melibatkan 294 pengemudi truk tangki air, 231 pengemudi truk tanah dan 132 pengemudi truk fuso 40 *feet* dan 62 pengemudi minibus. Pengemudi yang melakukan trip perjalanan untuk rute Cikeas-Bekasi dalam sebulan terakhir terdapat 50 kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi truk di rute Cikeas-Bekasi yang melibatkan 18 pengemudi truk tangki air, 20 pengemudi truk tanah, 10 pengemudi truk fuso 40 *feet* dan 2 pengemudi minibus.

Hasil survei pendahuluan yang dilakukan dengan 10 orang pengemudi truk tangki air, didapatkan hasil bahwa ada yang mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh kondisi pengemudi truk sendiri seperti mengantuk dan terburu-buru. Untuk itu transportasi dan pengemudi merupakan salah satu resiko keselamatan yang dihadapi oleh perusahaan pada saat perjalanan dari pool atau lokasi atau saat melakukan kegiatan yang menunjang operasional

perusahaan. Kecelakaan yang terjadi pada pengemudi suatu perusahaan selain merugikan secara langsung bagi korban yang bersangkutan, juga menimbulkan dampak yang tidak ringan bagi perusahaan, yaitu meningkatnya biaya kompensasi kesehatan seperti biaya pengobatan korban, kerusakan truk seperti penggantian bagian-bagian yang rusak, dan terlambatnya *delivery order*.

1.2. Perumusan Masalah

Hasil survey pendahuluan pada HSE PT Mutiara *Hydrotech* pada bulan April 2018, PT Mutiara *Hydrotech* memiliki kendaraan 2500 unit dan memiliki pengemudi sebanyak 2250 orang dengan rute perjalanan seperti rute Cikeas-Karawang, Cikeas-Jakarta, Cikeas-Sukabumi. Pengemudi yang melakukan trip perjalanan untuk rute Cikeas-Bekasi dalam sebulan terdapat 50 kejadian kecelakaan lalu lintas di rute Cikeas-Bekasi yang melibatkan 18 pengemudi truk tangki air, 20 pengemudi truk tanah, 10 pengemudi truk fuso 40 *feet* dan 2 pengemudi minibus. Kejadian kecelakaan lalu lintas yang dialami pengemudi truk rute Cikeas-Bekasi dipengaruhi oleh kondisi pengemudi truk sendiri seperti mengantuk dan terburu-buru. Kecelakaan yang terjadi pada pengemudi suatu perusahaan selain merugikan secara langsung bagi korban yang bersangkutan, juga menimbulkan dampak yang tidak ringan bagi perusahaan, yaitu meningkatnya biaya kompensasi kesehatan seperti biaya pengobatan korban, kerusakan truk seperti penggantian bagian-bagian yang rusak, dan terlambatnya *delivery order*.

Berdasarkan masalah tersebut, maka dengan ini peneliti ingin mengetahui mengenai “Hubungan Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Pengemudi Truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018”.

1.3. Pertanyaan Penelitian

1. Apakah ada hubungan faktor manusia terhadap kecelakaan pengemudi truk di PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?

2. Bagaimana gambaran kecelakaan kerja pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
3. Bagaimana gambaran pengetahuan pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
4. Bagaimana gambaran perilaku pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
5. Bagaimana gambaran sikap pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
6. Bagaimana gambaran pengalaman pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
7. Apakah ada hubungan antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
8. Apakah ada hubungan antara perilaku pengemudi dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
9. Apakah ada hubungan antara sikap pengemudi dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?
10. Apakah ada hubungan antara pengalaman pengemudi dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui hubungan faktor manusia terhadap kecelakaan pengemudi truk di PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018
2. Mengetahui gambaran pengetahuan pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018
3. Mengetahui gambaran perilaku pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018

4. Mengetahui gambaran sikap pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018
5. Mengetahui gambaran pengalaman pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018
6. Mengetahui hubungan pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018.
7. Mengetahui hubungan perilaku pengemudi dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018.
8. Mengetahui hubungan sikap pengemudi dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018.
9. Mengetahui hubungan pengalaman pengemudi dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Bagi Institusi

Sebagai masukan yang membangun guna meningkatkan kualitas lembaga pendidika, termasuk para pendidik yang ada didalam institusi, serta menjadi pertimbangan untuk diterapkan dalam dunia pendidikan pada lembaga-lembaga pendidikan Indonesia sebagai solusi terhadap permasalahan pendidikan yang ada.

1.5.2. Bagi Tempat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi industri transportasi dalam mengoptimalkan budaya keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja.

1.5.3. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan, referensi terhadap penelitian sejenis dan dijadikan bahan pertimbangan atau dikembangkan lebih lanjut.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini berjudul hubungan faktor manusia terhadap kecelakaan pengemudi truk di PT Mutiara *Hydrotech* Tahun 2018, penelitian ini dilakukan di wilayah Cikeas, penelitian ini dilaksanakan pada tahun 2018, penelitian ini memiliki sampel yang terdiri dari pengemudi truk PT Mutiara *Hydrotech*, penelitian ini dilakukan karena jumlah kejadian kecelakaan para pengemudi truk sangat tinggi yaitu 50 kejadian kecelakaan dalam sebulan terakhir. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan terhadap kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi truk berdasarkan aspek manusia di PT Mutiara *Hydrotech*. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*.