

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sarana transportasi merupakan sarana pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Prasarana transportasi mempunyai 2 peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut. Salah satu yang memiliki peranan penting dalam menunjang hal tersebut adalah pengemudi (Fidel, 2012). Hal tersebutlah yang mengharuskan pengemudi memiliki kemampuan mengemudi dengan aman yang berguna untuk mencegah dampak buruk yang dapat timbul, salah satunya adalah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Safety driving merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan awareness (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor yang ada baik dari faktor manusia atau pengemudi, faktor lingkungan dan faktor kendaraan (Wahyuni et al., 2014). Salah satu kemungkinan buruk yang dapat terjadi karena kurangnya kesadaran penerapan *safety driving* yaitu kecelakaan lalu lintas.

Dalam *Global Status Report on Road Safety World Health Organization* disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan mengakibatkan kematian sekitar 1,35 juta orang di seluruh dunia setiap tahun dan menyebabkan antara 20 hingga 50 juta orang dengan cedera non fatal. Variasi dalam tingkat kematian antar wilayah dan negara sesuai dengan perbedaan jenis pengguna jalan. Pejalan kaki dan pengendara sepeda mewakili 26% dari semua kematian, pengguna roda dua dan tiga sebanyak 28%. Sementara pengguna mobil sebanyak 29% dan kendaraan lainnya termasuk bus sebanyak 17% (WHO (World Health Organisation), 2018).

Di Indonesia, berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia (POLRI), terdapat 103.672 peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia pada tahun 2018. Pada tahun 2019, angka kecelakaan ini meningkat sebanyak 3% yaitu 107.500 kecelakaan. Namun, jumlah korban meninggal pada tahun 2019 menurun sebesar 6%, menjadi 23.530 orang jika dibandingkan pada tahun 2018, yaitu berjumlah 27.910 jiwa.

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan Darat (Kemenhub) jumlah angka kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat berupa angkutan orang (bus) pada tahun 2017 sebanyak 2500 unit, pada tahun 2018 sebanyak 2339 unit. Sedangkan data dari Korlantas POLRI (2019) pada tahun 2019 sebanyak 1034 unit bus terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Perbedaan data POLRI dan Kemenhub yaitu data yang dihimpun oleh POLRI bertujuan untuk mencari tersangka jika ada kecelakaan. Sedangkan Kemenhub menghimpun data dari berbagai sumber seperti POLRI dan Jasa Raharja yang bertujuan untuk keperluan analisis dan mencari penyebab serta menghilangkan *blackspot* (Departemen Perhubungan, 2018).

Salah satu contoh kecelakaan yang terjadi pada tahun 2020 yaitu kecelakaan bus Purnamasari yang oleng di turunan Palasari, Kampung Nagrog, Kabupaten Subang. Saat melwati tanjakan Emen, bus oleng di kondisi jalan yang berkelok menurun. Bus menjadi oleng dan melaju tidak terkendali, sehingga bus terguling miring ke kanan. Dalam kejadian ini, 8 orang meninggal dunia, sementara 5 orang mengalami luka berat dan 15 orang mengalami luka ringan (NTMCPOLRI, 2020).

Hasil penelitian yang dilakukan (Noviandi et al., 2017) bahwa pengetahuan, lama bekerja, masa kerja mempengaruhi perilaku *safety driving* pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Prasetya dkk. (2016) disebutkan bahwa masa kerja, sikap, peraturan yang berlaku, pengetahuan tentang *safety driving* berhubungan terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang-Surabaya. Penelitian lain yang dilakukan oleh (Ayuningtyas et al., 2016) menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pelatihan, kondisi jalan dan pengetahuan dengan praktik *safety driving*.

Perilaku *safety driving* penting dilakukan ketika sebelum, saat dan setelah berkendara. Berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pada PP No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, hal yang harus dilakukan ketika sebelum mengemudi adalah mempersiapkan SIM, mengecek kendaraan seperti rem, ban, lampu serta spion. Saat berkendara, hal yang harus diperhatikan yaitu menjaga konsentrasi, teknik olah kemudi, perhatikan lajur kendaraan, pengereman, pindah jalur, saat membelok, marka jalan, kecepatan kendaraan, serta memahami peraturan lalu lintas. Setelah mengemudi juga perlu dilakukannya pengecekan kendaraan termasuk mesin dan body

kendaraan, serta pastikan kendaraan dalam keadaan terkunci saat ditinggalkan (Perhubungan, n.d.-b).

Menurut Direktorat Kesehatan Kerja dan Olahraga, Kementerian Kesehatan RI bahwa kondisi kesehatan pengemudi juga menjadi perhatian khusus dalam rangka penerapan perilaku *safety driving*, kondisi pengemudi yang tidak laik bertugas mengemudi dapat menjadi faktor risiko kecelakaan lalu lintas. Untuk memastikan kondisi kesehatan pengemudi sebelum berkendara, perlu dilakukan pemeriksaan kesehatan pada pengemudi. Selain pentingnya penerapan perilaku *safety driving*, dari segi kelayakan kendaraan juga perlu diperiksa melalui uji kelayakan jalan. Para pengguna transportasi individu, angkutan barang dan angkutan orang diwajibkan memiliki dokumen lengkap mengenai kendaraan sebagai bukti sah kelayakan jalan suatu kendaraan angkutan (KIR/*keur*) yang diterbitkan oleh instansi tertentu yaitu Dinas Perhubungan (Direktorat Kesehatan, 2018).

Terminal Terpadu Pulo Gebang adalah salah satu terminal bus tipe A yang terletak di Cakung, Jakarta Timur. Terminal ini dibangun untuk menggantikan fungsi Terminal Pulo Gadung yang sudah tidak layak digunakan serta menghilangkan terminal bayangan di Jakarta yang selama ini menjadi penyebab kemacetan. Terminal Terpadu Pulogebang memfasilitasi pemberhentian dan aktivitas turun naik penumpang bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) terdiri dari beberapa PO atau perusahaan bus yang melayani berbagai trayek. Salah satunya trayek dari Jakarta – Yogyakarta.

Terminal Terpadu Pulo Gebang adalah terminal yang salah satunya berfokus pada penjualan tiket bus, sehingga tidak tersedianya data terkait karakteristik pengemudi. Oleh karena itu, peneliti melakukan studi pendahuluan awal berupa wawancara langsung kepada pengemudi guna memperoleh data terkait karakteristik pengemudi.

Bus AKAP trayek Jakarta – Yogyakarta merupakan salah satu bus dengan keberangkatan pada malam hari dan memiliki beberapa titik jalur yang rawan. Menurut (Ratnasari et al., 2014) perjalanan pada malam hari lebih berisiko tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas, dengan berkurangnya aktivitas lalu lintas pada malam hari memungkinkan pengemudi untuk mengendarai kendaraannya dengan ugal-ugalan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Menurut Satlantas Polres [Brebes](#) (2017) telah dilakukan pemetaan titik- titik rawan kecelakaan lalu lintas atau *blackspot*. Lokasi- lokasi rawan tersebut tersebar di jalur pantura, tengah, dan selatan [Brebes](#), jalur tengah dan

selatan [Brebes](#) merupakan jalur yang dilewati kendaraan dari Jakarta menuju Yogyakarta dan sekitarnya, ataupun sebaliknya.

Berdasarkan wawancara langsung pada 10 pengemudi bus AKAP Jakarta – Yogyakarta, dengan 10 pertanyaan yang mejadi indikator perilaku *safety driving* sebelum mengemudi, saat mengemudi dan setelah mengemudi didapatkan hasil bahwa 100% pengemudi telah mengecek kendaraan sebeum digunakan, 100% pengemudi telah memiliki SIM, 50% pengemudi sesekali pernah mengemudikan bus dalam keadaan sedikit mengantuk. Kemudian sebanyak 40% pengemudi pernah ditilang oleh polisi karena mengambil jalur yang tidak seharusnya. Sebanyak 80% pengemudi hanya sesekali menggunakan sabuk pengaman yaitu ketika melewati pos pemeriksaan polisi, 60% pengemudi belum mengikuti pelatihan *safety driving* yang diselenggarakan oleh perusahaan, 100% pengemudi telah mengecek kendaraan sebeum digunakan, serta seluruh kendaraan telah dilakukan pengecekan mesin dan kelaikan kendaraan sebelum bus digunakan.

Tidak adanya penerapan *safety driving* dengan baik, dapat memberikan dampak yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas, hal ini sejalan dengan hasil observasi awal bahwa 30% pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta pernah mengalami kecelakaan ringan yang disebabkan karena kelalaian pengemudi maupun kelalaian pengguna jalan yang lainnya.

Pihak perusahaan terkait telah memiliki program guna meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) agar pengemudi dapat menerapkan *safety driving* dengan baik. Program yang telah dilaksanakan perusahaan yaitu dengan mengadakan melakukan pendidikan dan pelatihan kepada pengemudi. Namun berdasarkan data di lapangan, bahwa masih terdapat pengemudi yang belum patuh menggunakan sabuk pengaman, belum tertib lalu lintas, serta belum mengikuti pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan. Dari data tersebut, diduga bahwa pengemudi bus masih belum memiliki pengetahuan yang cukup mengenai *safety driving*.

Sedangkan dari segi pemeriksaan kendaraan, setiap hari dilakukan *rampcheck* atau inspeksi kelaikan kendaraan. Inspeksi ini dilakukan oleh tim PKB Dinas Perhubungan. Pemeriksaan ini dilakukan pada seluruh kendaraan atau bus yang akan diberangkatkan dari terminal terpadu Pulo Gebang. Kendaraan yang dinyatakan lulus inspeksi dapat

diberangkatkan sedangkan kendaraan yang belum memenuhi kelaikan harus diganti dengan kendaraan yang baru untuk diberangkatkan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang perilaku aman berkendara atau *safety driving* dengan judul “Faktor – Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Bus AKAP Trayek Jakarta – Yogyakarta Tahun 2020”.

1.2 Rumusan Masalah

Jumlah kecelakaan di Indonesia masih terus meningkat, jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan salah satunya adalah angkutan umum seperti bus. Faktor penyebab dari kecelakaan tersebut salah satunya adalah faktor manusia (*human error*). Berdasarkan hasil studi pendahuluan, diketahui 50% pengemudi pernah sesekali mengemudikan bus dalam keadaan sedikit mengantuk, 40% pengemudi pernah ditilang oleh polisi karena mengambil jalur yang tidak seharusnya. Sebanyak 80 % pengemudi juga pernah ditilang karena mengambil jalur yang tidak seharusnya dan 30% pengemudi pernah mengalami kecelakaan saat mengemudikan bus. Disisi lain, perusahaan telah mengadakan pendidikan dan pelatihan guna meningkatkan kualitas SDM, namun 60% pengemudi belum mengikuti pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan. Beberapa contoh perilaku tersebut adalah cerminan masih kurangnya pengetahuan pengemudi mengenai perilaku *safety driving*.

Hal tersebutlah yang menjadi dorongan peneliti untuk melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* seperti tingkat pengetahuan mengenai *safety driving*, pengalaman mengemudi khususnya bus serta pendidikan dan pelatihan terkait peningkatan kualitas SDM pada pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta Tahun 2020.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020?

2. Bagaimana gambaran tingkat pengetahuan tentang perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020?
3. Bagaimana gambaran pengalaman mengemudi bus para pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020?
4. Bagaimana gambaran keikutsertaan dalam pendidikan dan pelatihan mengemudi pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020?
5. Apakah terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020?
6. Apakah terdapat hubungan antara pengalaman mengemudi dengan *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020?
7. Apakah terdapat hubungan antara keikutsertaan pendidikan dan pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui faktor- faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020
2. Mengetahui gambaran tingkat pengetahuan tentang perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020
3. Mengetahui gambaran pengalaman mengemudi para pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020
4. Mengetahui gambaran keikutsertaan pelatihan mengemudi para pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020

5. Menganalisis hubungan antara tingkat pengetahuan tentang perilaku *safety driving* dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020
6. Menganalisis hubungan antara pengalaman mengemudi bus dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020
7. Menganalisis hubungan antara keikutsertaan pendidikan dan pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP Trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Mahasiswa

Menambah wawasan dan pengetahuan tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) terutama mengenai aspek-aspek yang ada pada *road safety*, khususnya perilaku *safety driving*.

1.5.2 Bagi Instansi Pendidikan

Menambah referensi ilmu pengetahuan mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi

1.5.3 Bagi Instansi Terkait

Penelitian ini dapat menjadi sumber informasi yang data digunakan sebagai masukan dalam penyusunan kebijakan, perencanaan dan program dalam upaya menciptakan perilaku *safety driving* khususnya pada pengemudi.

1.6 Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP. Penelitian ini dilakukan di Terminal Terpadu Pulo Gebang pada pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta pada bulan Setember 2020 – Januari 2020. Penelitian ini dilakukan karena dari studi pendahuluan didapatkan 50% pengemudi pernah mengemudikan bus dalam keadaan sedikit mengantuk, 40% pengemudi pernah ditilang oleh polisi, 80 % pengemudi pernah ditilang karena mengambil jalur yang tidak seharusnya, 30% pengemudi pernah mengalami kecelakaan saat mengemudikan bus dan 60% pengemudi belum mengikuti pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan. Jenis Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain *Cross Sectional*. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan data primer.

