

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Populasi kendaraan yang terus meningkat, termasuk sepeda motor, membuka peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan. Hingga kini, angka kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia termasuk yang cukup memprihatinkan. Sejak tahun 1992 hingga 2009, jumlah kasus kecelakaan mencapai 471.564 kasus dengan korban jiwa 218.010 orang. Sementara itu, korban yang luka berat sebanyak 223.249 orang dan luka ringan 367.825 orang. Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah kesehatan masyarakat di seluruh dunia termasuk Indonesia. Keselamatan lalu-lintas merupakan hal penting yang berkaitan dengan aktivitas manusia sehari-hari. Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi factor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. (Edo Rusyanto, 2010)

Didukung dari data Departemen Perhubungan RI menyebutkan, pada tahun 2004, dari 17.732 kecelakaan diseluruh Indonesia, sebanyak 14.223 di antaranya melibatkan sepeda motor. Sedangkan pada Januari sampai Oktober 2009 di Jakarta sebanyak 228 kasus kecelakaan sepeda motor yaitu sebanyak 21,89% korban meninggal dunia dan selebihnya 78,11% korban luka berat dan ringan. Polda metro bahkan mencatat angka kecelakaan motor dari tahun ke tahun terus meningkat (hamper 1.000 kasus per tahun). Pada tahun 2007 mencapai 4.933 kasus, kemudian tahun 2008 sebanyak 5.898 kasus dan tahun 2009 mencapai 6.608 kasus (Rahmani, 2010)

DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Republik Indonesia dengan populasi kendaraan yang cukup tinggi tentu saja berisiko tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas jalan. Pada tahun 2009, di wilayah ini tercatat naik 7,51 % menjadi 6.896 kasus. Jumlah kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan naik 5,68% menjadi 10.707 unit dari 10.131 unit pada tahun 2008. Kecelakaan tersebut menimbulkan kerugian material sekitar Rp 12,3 miliar, naik dari Rp 12,2 miliar dibandingkan tahun 2008. Ironisnya, korban luka berat naik 21,44% menjadi 3.154 orang dibandingkan 2008 sebanyak 2.597 orang, sedangkan korban luka ringan naik 9,72% dari 4.317 orang menjadi 4.737 orang. Korban tewas menurun 13,08% dari 1.169 orang pada 2008 menjadi 1.016 orang pada 2009. Memasuki semester pertama tahun 2010, menurut Ditlantas Polda Metro Jaya, korban kecelakaan meningkat 20,40% menjadi 5.323 orang, dari 4.421 orang pada semester pertama 2009. (Rusyanto, 2010)

Terdapat fakta lain yang mendukung bahwa korban kecelakaan motor paling banyak (hampir 66,7%) adalah usia produktif, yaitu 20 – 39 tahun. Posisi kedua pada usia 10 – 19 tahun (20,37%), sedangkan usia 40 – 69 tahun di posisi ketiga sekitar 12,96% sepanjang bulan Januari – Oktober 2009, korban kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di kawasan Jakarta mayoritas termasuk ke dalam usia produktif (Rahmani, 2010). Civitas akademika yang terdiri dari mahasiswa Universitas Esa Unggul mayoritas termasuk ke dalam rentan usia produktif yaitu antara 20 – 39 tahun.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (2009) menyebutkan, bahwa penyebab kecelakaan yang terjadi pada pengendara sepeda motor antara lain karena perilaku dimana masih banyak pengendara yang mengendarai sepeda motor dengan kecepatan terlalu tinggi, tidak mematuhi peraturan lalu lintas seperti menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm saat berkendara. Tingginya angka kematian pada kecelakaan lalu lintas pada

pengendara salah satunya dipengaruhi oleh rendahnya persepsi mereka terhadap resiko kecelakaan yang mereka hadapi saat berkendara (Salihat, 2009).

Menurut Botterill & Mazu tahun 2004 pada penelitian Salihat tahun 2009, mengatakan persepsi merupakan kunci dari berfikir, persepsi merupakan langkah awal untuk seseorang bertindak. Terjadinya suatu kecelakaan yang memegang peranan penting adalah factor manusia (*human factor*) yang berperilaku tidak aman (*unsafe act*). Prilaku tidak aman tersebut mencerminkan persepsi seseorang atas bahaya dan resiko yang dihadapi. Menurut Feruson (2008) menyebutkan, persepsi resiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya.

Dalam beberapa penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya menghasilkan beberapa factor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan yaitu motivasi yang rendah dan jam terbang pengendara dalam berkendara. Beberapa teori juga menyebutkan factor yang berhubungan dengan persepsi seseorang antara lain menurut Robbins (2007) yaitu factor individu (pengetahuan, motivasi, pengalaman dan harapan), sasaran persepsi (orang, benda dan peristiwa) dan situasi persepsi (kondisi lingkungan) dan menurut Sarwono (2004) persepsi dipengaruhi factor pengamatan dan penilaian.

Kampus UEU merupakan kampus swasta yang besar di Jakarta yang memiliki jumlah mahasiswa yang cukup besar kurang lebih 1500 Mahasiswa yang membawa kendaraan. Peneliti memilih kampus UEU karena melihat jumlah mahasiswa yang kuliah membawa kendaraan, khususnya kendaraan bermotor. Peneliti ingin mencoba meneliti persepsi mahasiswa/i UEU terhadap keselamatan dalam berkendara.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, diketahui bahwa terdapat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi persepsi seseorang dalam berkendara. Penelitian yang dilakukan Faradiana (2007) menyebutkan dari total sampel yang diteliti, sebesar 67% responden memiliki motivasi yang rendah untuk berkendara dengan selamat. Hal ini disebabkan masih dipengaruhi oleh ada tidaknya petugas pengaman lalu lintas. Dalam penelitian itu juga menyimpulkan bahwa dari sebagian besar responden (82,4%) pernah mengalami kecelakaan.

Didukung juga penelitian yang dilakukan oleh Yulianti (2007) mengenai persepsi supir angkutan kota terhadap keselamatan berkendara menyatakan bahwa persepsi pengendara angkutan umum terhadap aspek keselamatan berkendara sangatlah rendah. Dari 69 responden yang diteliti, 85,5% dinyatakan memiliki pengetahuan yang cukup terhadap persepsi keselamatan berkendara, 66,7% memiliki motivasi yang kurang baik terhadap keselamatan berkendara dan 34,8% responden memiliki pengalaman berkendara yang kurang baik.

Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Prasilika (2007) yang menyebutkan responden dengan lama mengendarai motor lebih dari 5 tahun memiliki persepsi baik (80,16%), sedangkan responden dengan lama mengendarai motor kurang dari 5 tahun memiliki persepsi resiko yang kurang baik (76%). Selain itu juga terdapat hubungan yang bermakna antara perbedaan pengalaman mengendarai motor terhadap persepsi keselamatan berkendara.

C. Pembatasan Masalah

Kecelakaan lalu lintas terjadi diakibatkan oleh banyak factor, salah satunya adalah factor prilaku pengendara itu sendiri. Prilaku yang baik dalam berkendara setidaknya tidak menimbulkan suatu resiko kecelakaan. Sebaliknya prilaku yang buruk dalam berkendara akan menimbulkan suatu resiko kecelakaan lalu lintas. Prilaku tersebut dipengaruhi oleh persepsi dari setiap individu. Sehingga peneliti tertarik untuk meneliti factor-faktor yang berhubungan dengan persepsi mengenai keselamatan dalam berkendara. Adapun factor – factor yang peneliti masukan dalam penelitian ini yaitu, factor fisik, jenis kelamin, pengalaman dan motivasi. Penelitian ini akan dilakukan di sebuah universitas di Jakarta, tepatnya di kampus UEU Jakarta Barat. Penelitian dilakukan selama 1 bulan dari tanggal 1-30 April 2014 dari jam 9.00 – 16.00 WIB dengan menggunakan angket yaitu penyebaran kuesioner.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latarbelakang diadakannya penelitian ini bahwa diketahui korban kecelakaan lalu lintas terbanyak berada di usia produktif yaitu usia 22 – 50 tahun. Kampus UEU yang terdiri dari mahasiswa, dosen, staff dan lain-lain nya merupakan kategori usia produktif dan mengandalkan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi sehari-hari yang mereka gunakan. Maka dari itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang “factor-faktor yang berhubungan dengan persepsi mengenai keselamatan dalam berkendara pada Mahasiswa/i UEU”. Apakah faktor-faktor tersebut berhubungan dengan persepsi mengenai keselamatan berkendara pada Mahasiswa/I UEU ?

E. Tujuan Penelitian

a. Tujuan Umum

Mengetahui factor-faktor yang berhubungan dengan persepsi tentang keselamatan dalam berkendara pada mahasiswa/i universitas esa unggul Jakarta tahun 2013

b. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran persepsi mengenai keselamatan berkendara pada mahasiswa/i UEU
2. Mengidentifikasi faktor-faktor karakteristik (berupa fisik, jenis kelamin, pengalaman mengemudi dan motivasi) pada mahasiswa/i UEU.
3. Menganalisis hubungan antara fisik dengan persepsi mengenai keselamatan berkendara pada mahasiswa/i UEU
4. Menganalisis hubungan antara jenis kelamin dengan persepsi mengenai keselamatan berkendara pada mahasiswa/i UEU
5. Menganalisis hubungan antara pengalaman mengemudi dengan persepsi mengenai keselamatan berkendara pada mahasiswa/i UEU.
6. Menganalisis hubungan antara motivasi dengan persepsi mengenai keselamatan berkendara pada mahasiswa/I UEU

F. Manfaat Penelitian

a. Bagi mahasiswa/i UEU

Memberikan gambaran berupa informasi kepada mahasiswa/i mengenai factor-faktor yang berhubungan dengan persepsi keselamatan dalam berkendara agar menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dalam berkendara.

b. Bagi Universitas Esa Unggul

Sebagai bahan kajian dan informasi baru bagi universitas, khususnya jurusan keselamatan dan kesehatan kerja.

c. Bagi Peneliti

Menambah wawasan dan informasi baru bagi peneliti, dan dapat menjadi refesensi dalam penelitian selanjutnya.