

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sepeda motor adalah alat transportasi yang paling banyak ditemui di Indonesia. Kemudahan dalam penggunaan serta kurang tersedianya alat transportasi lain membuat sepeda motor lebih banyak digemari oleh masyarakat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Pertumbuhan sepeda motor di DKI Jakarta setiap tahun terus mengalami peningkatan (Melisa, 2012). Berdasarkan hasil laporan Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015 yang bersumber dari data Dilintas Polda Metro Jaya pada tahun 2010 sampai 2014 pertumbuhan sepeda bermotor selama lima tahun terakhir mengalami peningkatan mencapai 10,54 % per tahun (BPS DKI Jakarta, 2015).

Banyaknya jumlah sepeda motor di jalan raya tentu saja dapat menyebabkan berbagai macam resiko, seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Hasil laporan *Global Status Report on Road Safety* dalam data WHO 2013 menunjukkan sekitar 1,24 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan kecelakaan ini paling banyak terjadi di kalangan anak muda pada usia kurang dari 25 tahun (WHO, 2013).

Data dari Ditlantas Polda Metro Jaya pada tahun 2012 melaporkan di Indonesia terdapat 109.038 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, sedangkan pada tahun 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang (Badan Intelijen Nasional, 2012).

Berdasarkan hasil laporan Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015, angka kecelakaan lalu lintas di Jakarta pada tahun 2013 sebesar 6.498 kasus, korban meninggal 676 orang, luka berat 2.925 orang, luka ringan 4.711 orang, kerugian materi 23.794 juta, sedangkan pada 2014 angka kecelakaan lalu lintas 6.578 kasus, korban meninggal 605 orang, luka berat 3.088 orang, luka ringan 568 orang dan kerugian materi 23.149 juta (BPS DKI Jakarta, 2015).

Di Jadedetabek (Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi), kejadian kecelakaan lalu lintas pertanggal 26 Februari sampai dengan 10 Maret 2016, terdapat sebanyak 226 kasus kecelakaan lalu lintas, 180 diantaranya melibatkan kendaraan roda dua dengan korban meninggal 25 jiwa, rata-rata pengendara yang terlibat kecelakaan berusia antara 21 sampai 30 tahun (Santoso, 2016).

Banyaknya kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan raya disebabkan oleh beragam faktor, yaitu terdiri dari faktor manusia (pengendara) sekitar 91%, faktor kendaraan 5%, Faktor jalan 3% dan faktor lingkungan sekitar 1%. Dari faktor kesalahan manusia 80% adalah karena kacaunya konsentrasi pada saat berkendara seperti telponan/sms, merokok, berbicara, mengantuk dan lain-lain (Andiyta, 2015).

Menurut Kementerian Kesehatan RI (2015) dalam buku “Pertunjuk Teknis Pemeriksaan Deteksi Dini Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas”, faktor penyebab kecelakaan disebabkan oleh 75% faktor manusia itu sendiri, kebanyakan kecelakaan terjadi karena perilaku tidak aman dari pengemudi seperti tidak memakai alat pelindung diri (APD), pengguna *handphone* saat berkendara, mengendarai dengan kecepatan tinggi, merokok, konsumsi alkohol dan obat-obatan serta tidak mentaati peraturan lalu lintas. Perilaku tidak aman ini terjadi

karena dipengaruhi oleh rendahnya penerapan *safety riding* pada saat berkendara (Subuh, 2015).

Upaya pengendalian faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah dengan cara meningkatkan keselamatan dalam berkendara melalui penerapan keselamatan berkendara (*safety riding*) yaitu dengan melakukan tindakan, sosialisasi, pemberian pengetahuan tentang penerapan *safety riding*, peraturan lalu lintas dan kampanye berperilaku sehat dan aman di jalan melalui media masa (Subuh, 2015).

Menurut Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia yang diterbitkan oleh Dapertemen Perhubungan RI (2009), ada beberapa penerapan *safety riding* yang perlu diperhatikan pada saat berkendara diantaranya perlengkapan berkendara, kondisi kendaraan, kondisi pengendara, peraturan lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas.

Kondisi pengendara yaitu dengan melakukan pemanasan tubuh sebelum mengendarai sepeda motor agar kondisi fisik dan mental siap untuk berkendara, selanjutnya perlengkapan berkendara (*safety gear*) berupa alat pelindung diri yang terdiri dari helm, sarung tangan, jaket dan sepatu, kemudian pengecekan sepeda motor yang meliputi pengecekan rem, ban, instrument lampu dan kaca sepijon (Hubdat, 2009).

Peraturan lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas dimana setiap pengendara harus mengerti, memahami dan mentaati peraturan dan rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, setiap pengendara sepeda motor wajib memiliki SIM, pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm, dilarang menggunakan telepon gengam

dan mendengar musik pada saat berkendara, dan dilarang merokok pada saat mengendarai sepeda motor (Hubdat, 2009).

Safety riding merupakan salah satu upaya yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penangulangannya (Priyono, 2007).

Beberapa penelitian menunjukkan tentang penerapan keselamatan dalam berkendara (*safety riding*), menurut Handayani (2015) ditemukan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara variabel persepsi risiko keselamatan dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari hasil uji statistik yang diperoleh, responden akan berperilaku aman selama berkendara jika memiliki persepsi yang baik. Begitupun sebaliknya, perilaku responden saat berkendara kurang aman apabila responden memiliki persepsi kurang baik tentang risiko keselamatan berkendara.

Diantaranya penelitian yang dilakukan oleh Wahab (2013), menunjukkan bahwa 61,18% penerapan keselamatan berkendara yang diukur dari tiga indikator yaitu terdiri dari perlengkapan pribadi saat berkendara, perlengkapan sepeda motor dan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas tergolong pada tingkat kurang baik hal ini dipengaruhi oleh rendahnya tingkat kedisiplinan pengendara sepeda motor dalam menerapkan keselamatan dalam berkendara.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Perwitaningsih (2013), menunjukkan bahwa pengetahuan responden tentang penerapan keselamatan

berkendara 44,6 %, dimana penerapan *Safety Riding* sebagai upaya pencegahan kecelakaan di jalan raya, beberapa kondisi yang dapat mengakibatkan kecelakaan yaitu perlengkapan saat berkendara, perilaku saat berkendara dan alat pelindung diri saat berkendara.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Astuti (2015), menunjukkan bahwa gambaran perilaku aman berkendara tiap responden didasari oleh tingkat pengetahuan yang berpengaruh terhadap persepsi yang mempengaruhi sikap mereka terhadap pemakaian *safety apparels* dan cara mendapatkan SIM. Sedangkan sepeda motor yang dikendarai oleh mahasiswa rata-rata sudah cukup baik dan sesuai dari segi persyaratan teknis dan laik jalan menurut UU No 22 tahun 2009.

Universitas Esa Unggul merupakan salah satu perguruan tinggi swasta yang berada di jalan Arjuna Utara No. 9 Kebon Jeruk, Jakarta Barat. Kampus Universitas Esa Unggul terdiri dari berbagai civitas akademika yaitu mahasiswa, dosen, dan karyawan yang berada di lingkungan kampus tersebut. Sebagian besar dari mahasiswa, dosen dan karyawan Universitas Esa Unggul menggunakan alat transportasi yaitu sepeda motor untuk memenuhi aktivitas pada saat kekampus. Berdasarkan laporan harian dari petugas parkir UEU pengguna sepeda motor di Universitas Esa Unggul mencapai kurang lebih sekitar 1200. Tingginya jumlah pengguna sepeda motor di Universitas Esa Unggul dapat mengakibatkan peningkatan resiko dalam keselamatan berkendara.

1.2. Rumusan Masalah

Kampus Universitas Esa Unggul setiap hari memiliki jumlah pengguna sepeda motor cukup tinggi. Berdasarkan hasil laporan harian dari petugas parkir

dalam satu hari terdapat kurang lebih 1200 mahasiswa yang membawa kendaraan. Tingginya angka pengguna kendaraan sepeda motor di Universitas Esa Unggul tentu saja dapat mengakibatkan peningkatan risiko dalam keselamatan berkendara.

Berdasarkan hasil observasi peneliti ke kepala bagian fasilitas dan sarana Universitas Esa Unggul bahwa dari pihak fasilitas dan sarana kampus Universitas Esa Unggul tidak memiliki dokumen kejadian angka kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa universitas esa unggul.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan pada tanggal 25 april 2016 oleh peneliti kepada 20 mahasiswa Universitas Esa Unggul, diketahui beberapa perilaku pengendara yang tidak sesuai dengan standar penerapan *safety riding* antara lain yaitu sebanyak 11 orang mendengarkan musik saat berkendara, 11 orang masih menggunakan telepon saat berkendara, 8 orang merokok pada saat berkendara, dan 7 orang belum mempunyai SIM. Dari 20 mahasiswa UEU pada saat berkendara sepeda motor belum menggunakan perlengkapan berkendara APD sesuai dengan standar yang ditetapkan yaitu terdiri dari 10 orang tidak menggunakan sarung tangan, 6 orang tidak menggunakan *safety shoes*, 4 orang tidak menggunakan pakaian pelindung (jaket/rompi), 3 orang tidak menggunakan masker dan kaca mata. Sebelum berkendara 3 orang mahasiswa tidak pernah melakukan pengecekan kondisi kendaraanya dan 13 orang tidak pernah melakukan pemanasan tubuh.

Oleh karena itu hasil studi pendahuluan menunjukkan 23,5% mahasiswa esa unggul memiliki penerapan *Safety Riding* yang rendah pada saat berkendara sepeda motor. Berdasarkan data di atas maka peneliti ingin melakukan penelitian

mengenai penerapan *Safety Riding* pengguna sepeda motor pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka pertanyaan penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan perlengkapan berkendara (APD) pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016?
- b. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi pengendara pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016?
- c. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi kendaraan pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016?
- d. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan pengetahuan peraturan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016?
- e. Bagaimana gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan pengetahuan rambu-rambu lalu lintas pengendara sepeda motor pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016?

1.4. Tujuan Penelitian

A. Tujuan Umum

Untuk mengetahui gambaran penerapan *safety riding* pengguna sepeda motor pada mahasiswa Universitas Esa Unggul Tahun 2016.

B. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan perlengkapan berkendara pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016.
2. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi pengendara pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016.
3. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan kondisi kendaraan pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016.
4. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan pengetahuan peraturan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016.
5. Mengetahui gambaran penerapan *safety riding* berdasarkan pengetahuan rambu-rambu lalu lintas pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016.

1.5. Manfaat Penelitian

A. Bagi Mahasiswa Universitas Esa Unggul

Memberikan gambaran berupa informasi kepada mahasiswa mengenai penerapan keselamatan berkendara (*safety riding*) sehingga dapat menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dalam berkendara.

B. Bagi Universitas Esa Unggul

Mendapat informasi perkembangan keilmuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), serta menambah referensi tentang penerapan keselamatan berkendara sepeda motor (*safety riding*).

C. Bagi Penulis

Mendapatkan pengetahuan dan keterampilan dalam menerapkan ilmu pengetahuan yang didapat selama masa perkuliahan khususnya dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja.

1.6. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini adalah bidang keselamatan kerja, khususnya keselamatan transportasi umum. Penelitian ini di uji dengan deskriptif kuantitatif menggunakan desain penelitian *cross sectional study*. Penelitian ini bertujuan Untuk mengetahui gambaran penerapan *safety riding* pengguna sepeda motor berdasarkan perlengkapan berkendara (APD), kondisi pengendara, kondisi kendaraan, peraturan lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas yang ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Darat mengacu pada UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas pada mahasiswa Universitas Esa Unggul tahun 2016. Penelitian ini dilaksanakan selama 1 bulan, mulai dari September hingga Oktober 2016. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer yang digunakan diperoleh dari observasi lapangan secara langsung menggunakan lembar kuesioner. Sedangkan untuk data sekunder didapatkan dari PT Indonusa Esa Unggul

sebagai penanggung jawab parkir kampus Universitas Esa Unggul.
Analisa data dalam penelitian ini menggunakan analisis univariat.

