

## **BAB 1 : PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi/angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.<sup>(1)</sup> Efek dari adanya kebutuhan perpindahan/pergerakan manusia, akan menimbulkan suatu tuntutan untuk penyediaan prasarana dan sarana pergerakan supaya tercipta suatu pergerakan yang berlangsung dengan kondisi aman, nyaman, dan lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya. Pada akhirnya, kebutuhan akan transportasi bukan hanya suatu kebutuhan yang bersifat alamiah saja, melainkan diperlukan adanya suatu sistem yang baik dalam proses dan hasil akhirnya, supaya tujuan pergerakan dapat tercapai.<sup>(2)</sup>

Perkembangan pada sistem transportasi telah mewujudkan suatu bentuk pelayanan melalui berbagai sarana pergerakan mekanistik yang hampir menjangkau ke semua jaringan wilayah di muka bumi ini.<sup>(2)</sup> Oleh karena itu, penggunaan sistem transportasi bukan hal yang sukar untuk menjangkau pusat aktivitas manusia. Perkembangan teknologi, telah mengalami kemajuan yang sangat pesat dalam kurun waktu satu abad. Berbagai jenis alat transportasi telah tersedia dengan berbagai keunggulan dan kelengkapan sarana. Pertambahan penduduk dan luas kota menyebabkan peningkatan kendaraan pada lalu-lintas jalan raya pun meningkat. Oleh karena itu, kebutuhan dan penggunaan alat transportasi pun semakin meningkat, sehingga bertambahnya jumlah kendaraan berpengaruh besar terhadap kemacetan lalu lintas. Hal ini berdampak pada bertambahnya waktu dan biaya

perjalanan didalam sistem lalu lintas tersebut, sehingga dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.<sup>(2)</sup>

*World Health Organization* (WHO) atau Organisasi Kesehatan Dunia mencatat, setiap tahun kejadian kecelakaan lalu lintas telah menyebabkan rata-rata 1,24 juta jiwa meninggal dunia serta 50 juta jiwa mengalami luka-luka dan cacat tetap. Bahkan menurut catatan WHO, jumlah korban jiwa akibat kecelakaan ini lebih tinggi daripada korban perang. Perang Teluk yang terjadi dalam delapan tahun dari 1980 sampai 1988 misalnya, tercatat korban meninggal 1,2 juta jiwa, atau sekitar 150.000 per tahun.<sup>(3-4)</sup> Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun. Berdasarkan data dari WHO terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak dan remaja di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun.<sup>(5)</sup>

*The Global Burden of Disease*, studi yang dilakukan oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), *Harvard University* dan *World Bank* menunjukkan bahwa pada tahun 1990, kecelakaan lalu lintas dinilai menjadi kesembilan masalah kesehatan yang paling penting di dunia (sekarang sudah diganti). Studi ini memperkirakan bahwa pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas akan naik ke tempat ketiga dalam tabel penyebab utama kematian dan kecacatan yang dihadapi masyarakat dunia. Kecelakaan yang terjadi di jalan raya mengakibatkan kerugian biaya sekitar 1 sampai 3 persen dari Produk Nasional Bruto tahunan suatu negara (GNP). Ini adalah kerugian besar dalam hal finansial negara, dimana tidak ada negara yang mampu ataupun berkeinginan untuk menghadapi kerugian seperti ini, terutama negara-negara yang sedang berkembang. Diperkirakan bahwa negara-

negara berkembang saat ini mengalami kerugian total untuk seluruh wilayah sebesar 100 miliar US Dollar setiap tahun. Kerugian ini dapat menghambat pembangunan ekonomi dan sosial negara-negara berkembang.<sup>(6)</sup>

WHO memperkirakan, sekitar 1,9 juta orang akan meninggal di jalan setiap tahun menjelang tahun 2020. WHO mencatat bahwa wilayah Afrika memiliki angka kematian tertinggi, sedangkan wilayah Eropa memiliki angka kematian terendah. Statistik menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Afrika 24,1 kematian tiap 100 ribu orang, dibandingkan 10,3 kematian per 100 ribu di Eropa.<sup>(3)</sup> Dilihat dari seluruh kasus kecelakaan yang ada, 91% diantaranya terjadi di negara-negara berkembang seperti Indonesia.<sup>(3)</sup> Dalam dua tahun terakhir ini, yakni pada tahun 2011 dan tahun 2012, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis/TBC*.<sup>(5, 7)</sup> *Global Status Report on Road Safety* tahun 2013 menempatkan Indonesia sebagai negara urutan kelima tertinggi angka kecelakaan tewas dalam berlalu lintas di dunia. Data dari Laka Lintas Polri yang disampaikan oleh Pudji pada tahun 2013 menyatakan bahwa, di Indonesia setiap jam rata-rata terjadi 12 kecelakaan, dengan korban tewas tiga orang. Pudji menyebutkan bahwa dalam satu jam, rata-rata jumlah korban luka ringan sebanyak 13 orang, sedangkan luka berat sebanyak tiga orang per jam.<sup>(7)</sup>

Data dari Badan Pusat Statistik menunjukkan kenaikan angka kecelakaan yang drastis dari tahun 2004 dengan angka kejadian sebanyak 17.732 kasus menjadi 91.623 kasus di tahun 2005, 5 kali lebih besar dari kasus kecelakaan pada tahun 2004, namun terjadi penurunan yang cukup besar dari tahun 2006 dengan angka kejadian sebanyak 87.020 kasus menjadi 49.553 kasus di tahun 2007, hampir 2 kali lipat terjadi penurunan kasus kecelakaan. Pada tahun 2011 angka kecelakaan naik

menjadi 108.696 kasus dari tahun sebelumnya, dimana angka kejadian kecelakaan pada tahun 2010 sebanyak 66.488 kasus.<sup>(8)</sup>

Jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada tahun 2012 terjadi 117.949 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 29.544 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar 203 triliun rupiah - 217 triliun rupiah per tahun (2,9% - 3,1%) dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia. Pada tahun 2013 terjadi 101.037 kasus kecelakaan, namun angka ini menunjukkan penurunan dari tahun sebelumnya sebesar 14,3%, dan juga penurunan pada angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 14,8%.<sup>(8)</sup>

Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan menyebutkan bahwa penyebab kecelakaan paling besar dengan presentase sebesar 93,52% adalah pengemudi itu sendiri, yaitu saat pengemudi dalam keadaan lelah, mengantuk, mabuk dan lain sebagainya. Sedangkan penyebab kedua terbesar dari tingginya angka kecelakaan adalah kondisi jalan raya seperti kondisi jalan yang licin, jalan sempit, persimpangan dan penyebab lainnya dengan presentase 3,23%, untuk kondisi kendaraan didapatkan presentase sebesar 2,76% seperti ban pecah, gagal mesin dan cacat teknologi lainnya, lingkungan merupakan penyebab terjadinya kecelakaan yang terakhir dengan presentase 0,49% disebabkan lalu lintas campuran antara kendaraan cepat dengan kendaraan yang dikemudikan dengan lambat, faktor cuaca (lingkungan) termasuk dalam penyebab kecelakaan.<sup>(9)</sup>

Masyarakat menempatkan transportasi sebagai sebuah kebutuhan yang harus tersedia dimanapun dan kapanpun, akibat aktivitas ekonomi dan sosial. Bahkan dalam kerangka ekonomi makro, transportasi menjadi tulang punggung

perekonomian, baik di tingkat nasional, regional, dan lokal. Oleh karena itu, kecelakaan dalam dunia transportasi memiliki dampak signifikan dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat.<sup>(5)</sup> Indonesia pun tidak lepas dari kerugian materil akibat kecelakaan lalu-lintas. Darwin mengatakan bahwa jumlah santunan yang diberikan oleh PT Jasa Raharja (Persero) kepada masyarakat yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas jalan dan penumpang umum setiap tahun rata-rata meningkat. Darwin menjelaskan bahwa peningkatan itu paralel dengan meningkatnya frekuensi jumlah kecelakaan lalu lintas. Jumlah santunan yang telah dibayarkan oleh PT Jasa Raharja secara nasional kepada masyarakat selama empat tahun terakhir (2004-2007), yakni tahun 2004 sebesar 487 miliar rupiah lebih, tahun 2005 sebesar 538 miliar rupiah, tahun 2006 sebesar 500 miliar rupiah, dan tahun 2007 sebesar 530 miliar rupiah lebih. Berdasarkan ketentuan baru itu, nilai santunan bagi korban luka-luka untuk perawatan (maksimal) naik dari semula 5 juta rupiah menjadi 10 juta rupiah, cacat tetap dari 10 juta rupiah menjadi 25 juta rupiah. Sementara itu, santunan bagi korban meninggal mengalami kenaikan dari 10 juta rupiah menjadi 25 juta rupiah, biaya pemakaman naik dari 1 juta rupiah menjadi 2 juta rupiah.<sup>(10-12)</sup>

Berdasarkan data yang didapat dari Polda Sumbar, terjadi penurunan angka kecelakaan, angka kecelakaan pada tahun 2013 tercatat sebanyak 2.563 kasus, sementara di tahun 2012 tercatat sekitar 3.210 kasus.<sup>(10)</sup> Tercatat pada tahun 2013 sekitar 595 orang tewas akibat kecelakaan yang terjadi di jalan raya, angka ini menurun sekitar 10%, karena pada tahun 2012, jumlah korban tewas mencapai 685 orang. Selain itu, data tersebut juga mencatat, sekitar 1.225 orang menderita luka berat, dan 3.219 orang menderita luka ringan akibat kecelakaan di jalan raya. Hal ini menyebabkan total kerugian materil ditaksir berkisar 7,891 milyar rupiah.<sup>(10)</sup> Angka kecelakaan terbesar di provinsi Sumatera Barat, terdapat di kota Padang, dengan 488

kasus, di urutan kedua ada kota Pariaman 275 kasus, dan ketiga kota Bukittinggi 231 kasus. Jumlah korban tewas terbanyak adalah kabupaten Pasaman Barat, yakni sebanyak 85 orang. Disusul kota Padang, 72 orang dan kota Bukittinggi 48 orang.<sup>(10)</sup>

Melihat tingginya angka kecelakaan dari data-data di atas yang mengakibatkan besarnya kerugian materil maupun non-materil yang harus ditanggung baik oleh negara, keluarga, ataupun personal. Mengharuskan pengendara lebih berhati-hati dan peduli terhadap dirinya serta pengendara lain agar tidak terjadi kecelakaan lalu-lintas. Hal ini dapat dihindari, salah satunya dengan cara membangun dan mengembangkan budaya aman berkendara di jalan (*safety driving culture on the road*) harus dilakukan untuk menciptakan suasana aman dalam berkendara. Adanya budaya keselamatan (*safety culture*) akan sangat mendukung tercapainya peningkatan keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Budaya keselamatan mempersyaratkan agar semua kewajiban (memperhatikan kualitas, kedisiplinan, kepatuhan, pembelajaran berkesinambungan, dan proses perbaikan serta lingkungan kerja yang kondusif) yang berkaitan dengan keselamatan harus dilaksanakan secara benar, seksama, dan penuh rasa tanggung jawab.<sup>(13)</sup>

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ibnu Ulhusna (2012) menunjukkan lebih dari separuh, yakni sebesar 60,2% pengemudi angkutan kota jurusan Siteba memiliki pengetahuan yang rendah tentang aspek keselamatan berlalu lintas. Kemudian, diketahui lebih dari separuh responden yaitu, sebesar 61,1% pengemudi angkutan kota jurusan Siteba memiliki sikap negatif terhadap keselamatan berkendara. Selanjutnya, sopir angkutan kota jurusan Siteba memiliki tindakan yang berisiko terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas sebesar 77,8%. Tindakan yang berisiko terhadap kecelakaan menunjukkan bahwa sebagian besar sopir angkutan kota jurusan Siteba tidak *safety* dalam berkendara.<sup>(14)</sup>

Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku aman berkendara (*safety driving*) terhadap sopir angkutan kota. Faktor-faktor tersebut antara lain : (1) tingkat pendidikan; (2) pengalaman bekerja; (3) status pengemudi. Faktor-faktor tersebut termasuk ke dalam faktor internal. Menurut teori Max Webber menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya. Jadi, semakin lama seseorang melakukan suatu aktivitas, seseorang tersebut akan semakin mengetahui aktivitas yang dilakukannya. Pengemudi yang memiliki pengalaman bekerja tinggi, yakni lebih dari 8 tahun memiliki perilaku aman berkendara yang lebih baik daripada sopir yang memiliki pengalaman bekerja rendah, yakni di bawah 8 tahun.<sup>(15)</sup>

Selanjutnya, tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku, sehingga latar belakang pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap suatu perilaku. Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, semakin tinggi pula tingkat pengetahuannya sehingga akan mudah untuk menerima dan mengembangkan pengetahuan serta teknologi. Seseorang yang memiliki pendidikan yang tinggi diasumsikan akan semakin bijak dalam mengambil keputusan. Pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan tinggi (SMA/ sederajat dan tamatan akademi/ perguruan tinggi) memiliki perilaku aman berkendara yang cukup baik dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan rendah (SD dan SMP). Status pengemudi terbagi atas bravo (utama) dan charli (cadangan). Pengemudi dengan status bravo adalah supir utama angkutan kota, sedangkan pengemudi dengan status charli adalah supir cadangan ataupun sopir hoyak (sebutan oleh orang yang tinggal di kota Padang).<sup>(15)</sup>

Indonesia merupakan negara yang sedang berkembang dan dengan kondisi ekonomi yang tergolong masih rendah, akibatnya sebagian besar masyarakat masih hidup dalam keterbatasan, modal transportasi yang mampu dijangkau oleh kalangan masyarakat ini pun terbatas, mereka hanya mengandalkan angkutan umum kota untuk melakukan perjalanan. Angkutan umum kota yang dinilai masyarakat luas sebagai alat transportasi yang tergolong murah dalam hal biaya pun banyak diminati. Fenomena yang umum terjadi di kota-kota di Indonesia, kendaraan umum ukurannya kecil akan tetapi berjumlah sangat banyak, tidak seimbang dengan jumlah penggunaannya. Transportasi umum lebih dititikberatkan pada kepentingan bisnis, tanpa memperhatikan aspek-aspek lain, termasuk kepentingan dan keselamatan masyarakat selaku konsumen. Di satu sisi, pemberian izin trayek memberikan kesempatan menerapkan kebijakan populis yang mampu memberikan lapangan pekerjaan bagi banyak orang. Namun, akibat dari kebijakan itu hampir tidak pernah diperhitungkan, yakni, jumlah kendaraan kecil yang begitu banyak sehingga akhirnya menjadi biang kemacetan dan kepadatan arus lalu lintas.<sup>(16)</sup>

Masalah semakin bertambah dengan kurang disiplinnya pengemudi kendaraan umum, hal ini dapat dilihat dari semakin tingginya angka kecelakaan yang melibatkan transportasi umum yang berawal dari pelanggaran yang dilakukan oleh sopir. Pelanggaran yang dilakukan mulai dari gaya mengemudi yang ugal-ugalan, ketidaklengkapan surat-surat, jumlah muatan yang melebihi batas, maupun pelanggaran markah jalan. Menurut pandangan sopir angkutan umum, penumpang yang berdiri di pinggir jalan seolah-olah seperti uang yang berceceran dipinggir jalan yang harus dikumpulkan sebanyak dan secepat mungkin. Soal kapasitas penumpang dan peraturan lalu lintas menjadi tidak penting. Rebutan penumpang dengan cara

berhenti sembarangan dan kebut-kebutan sangat membahayakan nyawa penumpang dan pengguna jalan lain.<sup>(16)</sup>

Melihat data dari Kasat Lantas Kota Padang mengenai angka kecelakaan kendaraan pada tahun 2011, tahun 2012, dan tahun 2013. Terjadi peningkatan angka kecelakaan lalu lintas pada angkutan kota dan mobil pribadi, dengan angka kejadian pada angkutan kota dari 53 kasus pada tahun 2011, 55 kasus pada tahun 2012, 58 kasus pada 2013. Mobil pribadi mengalami kasus kecelakaan pada tahun 2011 sebanyak 14 kasus, pada tahun 2012 sebanyak 21 kasus, dan tahun 2013 sebanyak 31 kasus. Truk, bus umum dan sepeda motor mengalami penurunan kasus kecelakaan, untuk truk, kasus kecelakaan sebanyak 68 kasus , 87 kasus , dan 79 kasus kecelakaan di tahun 2011, tahun 2012, dan tahun 2013. Bus umum mengalami kasus kecelakaan sebanyak 51 kasus, 131 kasus, dan 62 kasus kecelakaan di tahun 2011, tahun 2012, dan tahun 2013, sedangkan sepeda motor 589 kasus, 769 kasus, dan 567 kasus kecelakaan di tahun 2011, tahun 2012, dan tahun 2013.

Data kecelakaan dari Kasat Lantas Kota Padang menunjukkan peningkatan angka kecelakaan pada angkutan kota dan mobil pribadi, peneliti memilih angkutan kota sebagai objek penelitian karena memiliki angka kasus kecelakaan yang besar dan terus meningkat setiap tahunnya. Kasus kecelakaan pada angkutan kota yang tertinggi terjadi pada angkutan kota jurusan Tabing, dengan persentase kejadian 38,18% pada tahun 2012, dan terjadi peningkatan pada tahun 2013 menjadi 41,37%. Kasus kecelakaan tertinggi kedua yakni, pada angkutan kota jurusan Perum Penggambiran, dengan persentase kecelakaan pada tahun 2012 sebesar 9,09%, dan terjadi peningkatan pada tahun 2013 menjadi 18,96%, sedangkan angkutan kota jurusan Durian Taruang di tempat ketiga tertinggi angka kecelakaan angkutan kota dengan presentase sebesar 10,90% namun terjadi penurunan pada tahun 2013

menjadi 10,34%. Sehingga fokus pada penelitian ini adalah sopir angkutan kota jurusan Tabing.<sup>(17)</sup>

Berdasarkan penjelasan dan uraian dari data-data di atas, peneliti berkeinginan dan tertarik melakukan penelitian tentang hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing kota Padang tahun 2014.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan permasalahan tersebut, dirumuskanlah masalah penelitian, yaitu apa saja hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan tabing kota padang tahun 2014?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Umum**

Untuk mengetahui hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014.

### **1.3.2 Tujuan Khusus**

1. Untuk diketahuinya distribusi frekuensi tindakan aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014.
2. Untuk diketahuinya distribusi frekuensi tingkat pendidikan sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014.
3. Untuk diketahuinya distribusi frekuensi pengalaman bekerja sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014.
4. Untuk diketahuinya distribusi frekuensi status pengemudi sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014.

5. Untuk diketahuinya hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014.
6. Untuk diketahuinya hubungan antara pengalaman bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014.
7. Untuk diketahuinya hubungan antara status pengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang tahun 2014

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

##### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Sebagai sumbangan bagi ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang *safety driving* atau aman berkendara di jalan raya serta dapat menjadi pertimbangan sebagai bahan masukan dalam pengembangan dan penerapan pendidikan mengenai *safety driving* sebagai langkah awal dalam menurunkan angka kecelakaan lalu-lintas di jalan raya.

##### **1.4.2 Manfaat Praktis**

###### 1. Bagi Peneliti

- a. Untuk menambah pengalaman di dalam konteks permasalahan yang ada pada topik “aman berkendara” di jalan raya.
- b. Untuk menerapkan atau mengaplikasikan ilmu-ilmu kesehatan dan keselamatan kerja yang telah didapat oleh peneliti, khususnya dibidang *safety*, dalam hal ini *safety driving*.

- c. Untuk menambah wawasan dan pengetahuan peneliti mengenai cara berkendara yang aman (*safety driving*) dan permasalahan yang terjadi di jalan akibat kurangnya kesadaran akan pentingnya *road safety*.

## 2. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Andalas

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan masukan dan rekomendasi untuk penelitian lebih lanjut dalam mengembangkan keilmuan di bidang kesehatan dan keselamatan kerja terutama mengenai hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota.

## 3. Bagi Dinas Perhubungan Kota Padang

Sebagai bahan pertimbangan untuk dilakukan pembekalan/pendidikan tentang pentingnya berperilaku aman berkendara (*safety driving*) di jalan raya kepada sopir angkutan kota.

### **1.5 Ruang Lingkup Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, fokus dari penelitian ini adalah hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang. Oleh sebab itu, perlu dilakukan penelitian, dimana sasaran peneliti adalah perilaku sopir angkutan kota jurusan Tabing Kota Padang.