

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Cidera kecelakaan lalu lintas (*Road Traffic Injury*) merupakan hal yang sangat mungkin dialami oleh setiap pengguna jalan. Hal ini terjadi karena pengemudi kendaraan bermotor, orang yang membonceng, pejalan kaki, dan pengguna jalan lain memiliki kerentanan terhadap kecelakaan (*vulnerable users*). Selain itu, jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat, mobilitas penduduk yang tinggi, serta kondisi jalan yang rusak merupakan faktor lain yang memungkinkan seseorang mengalami *Road Traffic Injury (RTI)*. Berdasarkan *World Report On Road Traffic Injury Prevention* (2004), kecelakaan lalu lintas (*road accident*) yang pada tahun 1990 menjadi penyebab kematian nomor 9 (sembilan) di dunia, maka pada tahun 2020 akan menempati urutan ketiga.

Selain menyebabkan bertambahnya beban ekonomi karena harus dikeluarkannya biaya perawatan luka, *Road Traffic Injury (RTI)* juga dapat menyebabkan seseorang mengalami kematian, *stress* atau trauma, kehilangan produktivitas, serta dampak buruk lainnya. Berdasarkan laporan WHO (2006), dalam setahun terdapat 1,5 juta korban meninggal dan lebih dari 35 juta korban luka-luka atau cacat akibat *Road Traffic Injury (RTI)*. Jadi dapat disimpulkan bahwa dalam sehari terdapat 2.739 korban meninggal dunia dan 63.013 luka-luka.

Menurut World Bank, *Road Traffic Injury (RTI)* telah menyebabkan lebih dari 1,17 juta orang di dunia meninggal dan lebih dari 10 juta orang mengalami cidera

setiap tahunnya. 65% kematian melibatkan pejalan kaki dan 35% persen dari pejalan kaki yang meninggal adalah anak-anak.

Pada tahun 1995, di Amerika Serikat telah terjadi sebanyak 43.900 kematian akibat kecelakaan kendaraan bermotor atau 16,3 kematian per 100,000 populasi. Selain itu, *Road Traffic Injury (RTI)* juga menjadi penyebab ketiga hilangnya *potential life* (615,5 tahun per 100,000 populasi) pada populasi dengan usia di bawah 60 tahun.¹⁵

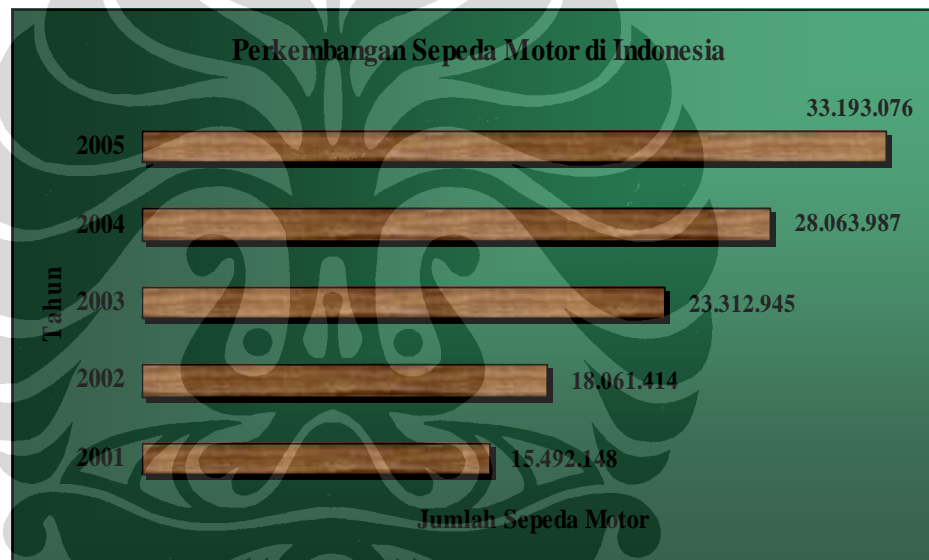
Risiko *Road Traffic Injury (RTI)* paling tinggi terdapat pada remaja, dimana remaja laki-laki memiliki risiko lebih tinggi daripada remaja perempuan. Jika dilihat dari segi umur, pengendara yang berumur 16 tahun memiliki risiko tujuh kali lebih tinggi untuk mengalami *RTI* dibandingkan dengan pengendara berumur 25 – 29 tahun.¹⁹

Berdasarkan data dari Departemen Perhubungan (2004), jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas sebagian besar adalah sepeda motor dengan prosentase 4 tahun terakhir rata-rata 62,62% kemudian diikuti mobil penumpang 36%, kendaraan barang 29,62% dan bus 10,56%.

Saat ini sepeda motor menjadi alternatif sarana transportasi yang paling banyak digunakan masyarakat karena dianggap lebih murah bila dibandingkan harus menggunakan kendaraan umum yang kualitasnya belum memadai.³¹ Jumlah sepeda motor di Indonesia saat ini mencapai 70 % dari total kendaraan nasional. Namun penambahan kendaraan yang pesat tersebut tidak diimbangi dengan ketersediaan prasarana jalan yang mencukupi. Pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor dalam tahun-tahun terakhir juga dikombinasi dengan penduduk usia muda atau pelajar.^{17, 25}

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas POLRI / Ditlantas POLRI (2006), jumlah sepeda motor di Indonesia dari tahun 2001 sampai dengan 2005 mengalami peningkatan. Peningkatan jumlah sepeda motor yang telah mencapai angka lebih dari 33 juta menunjukkan bahwa kendaraan ini memang telah menjadi transportasi utama masyarakat Indonesia. Ini berarti 1 dari 7 orang di Indonesia mempunyai sepeda motor.³¹ Berikut ini merupakan grafik perkembangan sepeda motor di Indonesia

Grafik 1. Perkembangan Sepeda Motor di Indonesia



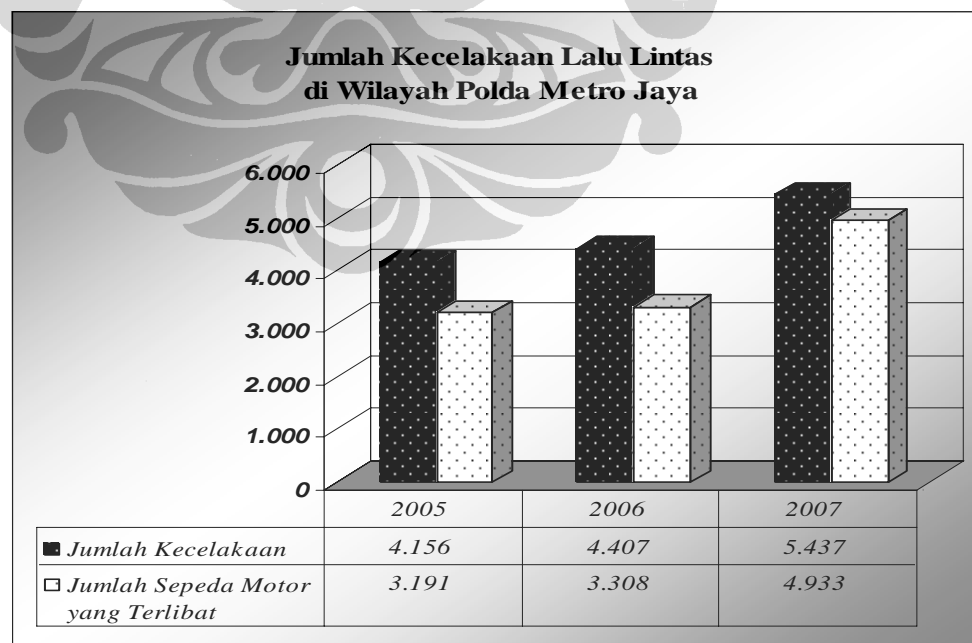
Sumber : Ditlantas Polri, April 2006

Menurut data Ditlantas POLRI, di Indonesia pada tahun 2004 telah terjadi sebanyak 17.132 kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 11.204 kematian, 8.890 luka parah, dan 12.084 luka ringan. Sedangkan pada tahun 2006, sebanyak 14.000 orang menjadi korban kecelakaan. Sebanyak lebih dari 50% korban tersebut adalah remaja atau pelajar yang berusia antara 15-24 tahun.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas yang di keluarkan oleh Ditlantas Polda Metropolitan Jakarta Raya, dilaporkan bahwa untuk daerah DKI Jakarta dan sekitarnya, pada tahun 2005 telah terjadi sebanyak 4.156 kecelakaan lalu lintas, dan

3.191 (47,1% dari seluruh jumlah kejadian kecelakaan) diantaranya melibatkan sepeda motor. Sedangkan pada tahun 2006, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan, yaitu menjadi 4.407, dan sebanyak 3.308 (50,24% dari seluruh total kejadian kecelakaan) diantaranya melibatkan sepeda motor. Pada tahun 2007, jumlah kecelakaan pun meningkat, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi yaitu sebanyak 5.437 kecelakaan dan 4.933 (53,13%) diantaranya melibatkan sepeda motor. Dari seluruh kejadian kecelakaan pada tahun 2007, sebanyak 1.453 (32,16%) melibatkan pengemudi yang tidak memiliki SIM. Berikut ini merupakan grafik yang menunjukkan kecelakaan lalu lintas serta jumlah sepeda motor yang terlibat pada kecelakaan yang terjadi dari tahun 2005 sampai 2007.

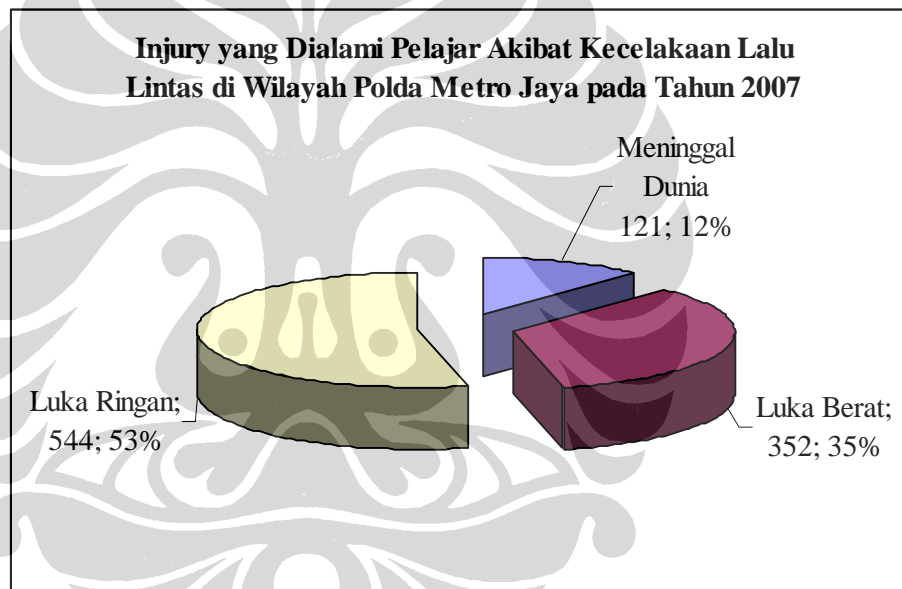
Grafik 2. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas serta Jumlah Sepeda Motor yang Terlibat pada Kecelakaan yang Terjadi di Wilayah Polda Metro Jaya dari Tahun 2005 Sampai 2007



Sumber : Ditlantas Polda Metro Jaya

Dari data tersebut juga dapat diketahui bahwa pelajar merupakan penyumbang korban terbesar kedua setelah profesi karyawan. Jumlah pelajar yang terlibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2007 adalah 1.017 orang atau sekitar 15,1% dari total korban kecelakaan lalu lintas. Sebanyak 121 (11,9%) pelajar meninggal dunia, 352 (34,6%) luka berat, dan 544 (53,5%) luka ringan.

Grafik 3. *Injury* yang Dialami Pelajar Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polda Metro Jaya pada Tahun 2007



Sumber : Ditlantas Polda Metro Jaya

Berdasarkan data di atas maka dapat disimpulkan bahwa pelajar pengguna sepeda motor merupakan pengguna yang rentan (*vulnerable user*) mengalami *Road Traffic Injury (RTI)* sehingga peneliti merasa perlu untuk merumuskan penerapan *injury control* pada pelajar.

Penerapan *injury control* bertujuan untuk mengurangi tingkat fatalitas dan keparahan cedera pada korban kecelakaan. Dengan kata lain, kejadian kecelakaan masih boleh terjadi, namun dampak dari kejadian tersebut terhadap korban

diminimalkan atau jangan menjadi lebih parah. Pada tahap ini yang diprioritaskan adalah program-program yang bersifat *emergency* dan proteksi.¹⁷

B. Perumusan Masalah

Road Traffic Injury (RTI) sangat mungkin dialami oleh setiap pengguna jalan. Hal ini terjadi karena pengemudi kendaraan bermotor, orang yang membonceng, pejalan kaki, dan pengguna jalan lain memiliki kerentanan terhadap kecelakaan (*vulnerable users*). Begitu pula pada pelajar pengguna sepeda motor. Berdasarkan data yang telah dikemukakan di atas, dapat diketahui bahwa jumlah pelajar yang terlibat dalam kecelakaan cukup tinggi. Penerapan *injury control* sifatnya tidak menghilangkan risiko dari *Road Traffic Injury (RTI)* yang mungkin terjadi namun bertujuan untuk mengurangi tingkat fatalitas dan keparahan cedera. Oleh sebab itu penerapan *injury control* pada pengendara sepeda motor usia remaja menjadi hal yang beralasan dan menarik untuk diteliti.

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Merumuskan penerapan *injury control* pada pelajar tingkat SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008

2. Tujuan Khusus

- a. Diketuainya pengalaman berkendara pelajar tingkat SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008

- b. Diketuainya perilaku berkendara pelajar tingkat SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008
- c. Diketuainya desain kendaraan pelajar tingkat SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008
- d. Diketuainya penggunaan APD pada pelajar tingkat SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008
- e. Diketuainya desain jalan di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008
- f. Diketuainya kepedulian dan kesigapan masyarakat terhadap pelajar yang mengalami kecelakaan di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008

D. Manfaat

1. Bagi Penulis

- a. Sebagai sarana bagi penulis dalam menerapkan dan mengaplikasikan ilmu dan teori tentang K3 yang telah diperoleh di bangku kuliah
- b. Sebagai sarana penulis dalam mengembangkan ilmu yang telah diperoleh melalui analisis lapangan

2. Bagi Pelajar Pengguna Sepeda Motor

- a. Mendapatkan pengetahuan baru tentang penerapan *injury control* pada penggunaan sepeda motor
- b. Menumbuhkan kesadaran bagi para pelajar pengguna sepeda motor untuk lebih mematuhi peraturan lalu lintas
- c. Sebagai masukan untuk lebih memperhatikan dan meningkatkan aspek

keselamatan dalam berkendara sepeda motor

3. Bagi Masyarakat Umum

- a. Mendapatkan informasi mengenai penerapan *injury control* pada pelajar SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur, Tahun 2008
- b. Sebagai masukan bagi para pengguna sepeda motor lain untuk lebih menerapkan *injury control*

E. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur selama bulan Juni 2008 dengan jumlah sampel 8 orang pelajar tingkat SMU. Tujuan penelitian ini adalah untuk merumuskan penerapan *injury control* pada pelajar SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur. Pengambilan data dilakukan dengan melakukan observasi dan wawancara mendalam (*in depth interview*).