

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejak penemuan kendaraan bermotor lebih seabad lalu, diperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat kecelakaan jalan (*road crashes*). Kajian terbaru menunjukkan sekitar 1 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan jalan di seluruh dunia. Angka tersebut merupakan peningkatan dari 880.000 korban kecelakaan tahun 1999, dan pada 2010 diperkirakan meningkat antara 1,1-1,2 juta, kemudian menjadi 1,3-1,4 juta per tahun pada tahun 2020. Pada periode yang sama mobil telah membunuh lebih banyak orang daripada keseluruhan korban perang termasuk dalam dua perang dunia. Korban kecelakaan jalan juga lebih banyak dibandingkan korban kecelakaan angkutan udara, laut, danau, maupun kereta api. (*under reporting data*)

Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan jalan merupakan penyebab terbesar ketiga kematian di seluruh dunia, setelah penyakit jantung dan depresi. Di Amerika, sejak mobil ditemukan sebanyak 3 juta orang meninggal akibat kecelakaan jalan, jauh lebih banyak dibandingkan kematian 650.000 orang Amerika akibat perang sejak perang revolusi sampai perang Iraq. Di Afrika, lebih banyak anak-anak yang mati akibat kecelakaan jalan daripada akibat virus HIV/AIDS. Kecelakaan jalan juga membunuh banyak orang muda (usia 15-44 tahun) di Afrika daripada akibat penyakit malaria.

Di Indonesia, jumlah korban kecelakaan jalan tahun 2005 mencapai 33.827 orang, dimana 36% (12.178 orang) meninggal dunia. Angka itu sangat mencemaskan, karena diantara 100 orang yang mengalami kecelakaan terdapat 36 orang meninggal dunia. Angka tersebut juga berarti bahwa dalam satu hari terdapat 33 orang meninggal karena kecelakaan jalan. Jika ditinjau dari golongan umur, hampir 50% korban berumur muda antara 15-21 tahun. Dalam kenyataan di lapangan, angka kecelakaan tersebut dimungkinkan lebih besar lagi, karena biasanya hanya kecelakaan besar saja yang dilaporkan, sedangkan kecelakaan

yang terjadi di pedesaan dan tempat-tempat terpencil tidak dilaporkan (*under reporting data*).

Besarnya kematian akibat kecelakaan tersebut membuat WHO dan Bank Dunia memberi perhatian terhadap masalah itu dengan mengeluarkan laporan berjudul *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Laporan ini mengatakan bahwa menurut proyeksi yang dilakukan antara tahun 2000 dan 2020, kematian akan meningkat di negara dengan pendapatan rendah dan sedang. Tingginya angka kecelakaan akan menyebabkan negara berpendapatan rendah menderita kerugian yang sangat signifikan, yaitu hilangnya satu persen *Gross National Product* (GNP), negara dengan penghasilan sedang bahkan kehilangan dua persen GNP. Hal ini berarti menurunnya pertumbuhan ekonomi, sehingga dapat menurunkan kesejahteraan masyarakat negara tersebut. (Maryoto, 2005)

Laporan ini juga menyatakan bahwa total kerugian ekonomi akibat kecelakaan jalan di seluruh dunia diperkirakan mencapai US\$ 500 milyar. Dari jumlah itu, negara berkembang menyumbang US\$ 60 milyar, dan US\$ 440 milyar sisanya diderita oleh negara maju. Di Indonesia, kerugian materi akibat kecelakaan jalan tahun 2005 mencapai Rp 55,2 milyar, mengalami kenaikan 2,2% dibandingkan tahun 2004.

Mengingat banyaknya kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan jalan, maka kita perlu membangun dan mengembangkan budaya keselamatan jalan (*road safety culture*). Budaya dapat mempengaruhi bagaimana seseorang bersikap dan bertindak. Budaya yang baik akan memberikan hasil yang optimal, sebaliknya budaya yang tidak kondusif tidak akan memberikan hasil yang optimal. Dalam kaitannya dengan keselamatan jalan (*road safety*), seseorang yang telah terkondisi dengan budaya disiplin akan bersikap patuh terhadap aturan dan etika di perjalanan, begitu juga sebaliknya. (Sutawi, 2006)

Ketidaksiplinan seseorang pada saat mengemudi dapat menyebabkan kecelakaan. Dari sekian banyak kecelakaan yang terjadi di Indonesia, sebagian besarnya (90,3%) disebabkan oleh faktor manusia. Lebih jauh lagi, dari 90,3% kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia tersebut, sebesar 86,8% disebabkan oleh kesalahan pengemudi (Data Direktorat Jendral Perhubungan Darat Departemen Perhubungan RI, 2005).

Banyaknya kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi disebabkan oleh rendahnya perilaku disiplin berlalu lintas dan ketidaktahuan pengemudi mengenai cara mengemudi yang baik dan aman di jalan raya. Termasuk juga kemudahan bagi seseorang untuk mendapatkan surat izin mengemudi, yang diberikan pada usia kurang dari 17 tahun, yang hanya dilakukan dengan menguji kemampuan mengemudi tanpa harus melalui tahap pengujian mental dan disiplin dalam berkendara menyebabkan banyak pengemudi pemula yang mengalami kecelakaan.

Oleh sebab itu, pemberian diklat (pendidikan dan pelatihan) mengenai bagaimana cara mengemudi yang benar dan aman (*safety driving*), adalah salah satu upaya untuk meningkatkan perilaku disiplin para pengemudi kendaraan bermotor agar sesuai dengan tata cara berlalu lintas yang benar dan aman. Selain itu, cara ini dapat digunakan dalam upaya menurunkan frekuensi kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian dalam mengemudi.

PT. "X" sebagai salah satu perusahaan taksi swasta terbesar di Indonesia, yang bergerak di bidang pelayanan jasa transportasi darat dan telah memiliki banyak *pool* yang tersebar di beberapa wilayah, salah satunya di *pool* "Y", sangat memperhatikan kesehatan dan keselamatan karyawannya khususnya para pengemudi. Banyaknya jumlah pengemudi yang dipekerjakan oleh perusahaan sebanding dengan jumlah kendaraan yang digunakan untuk mendukung operasional kegiatan perusahaan. Interaksi antara kedua komponen tersebut merupakan risiko keselamatan yang dihadapi oleh perusahaan pada saat kegiatan operasional dijalankan.

Kecelakaan merupakan salah satu risiko keselamatan tersebut. Menurut data yang didapat selama sepuluh bulan terakhir (Juni 2008 – Maret 2009), angka kecelakaan di PT. "X" *pool* "Y" masih tergolong cukup tinggi yaitu 67 jumlah kecelakaan (sudah termasuk *near miss*). Rincian data kecelakaan tersebut, antara lain:

1. Ditinjau dari tingkat pendidikan

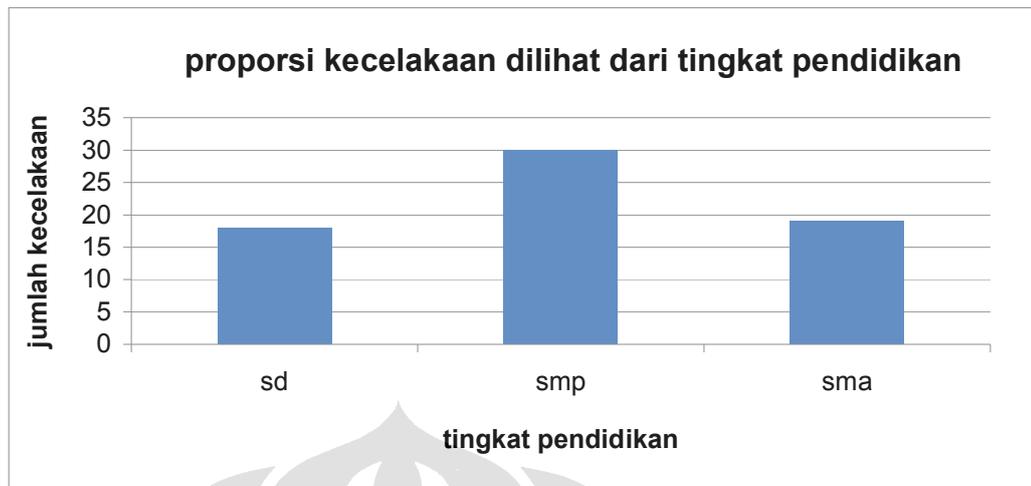


Diagram 1.1

2. Ditinjau dari pengalaman bekerja

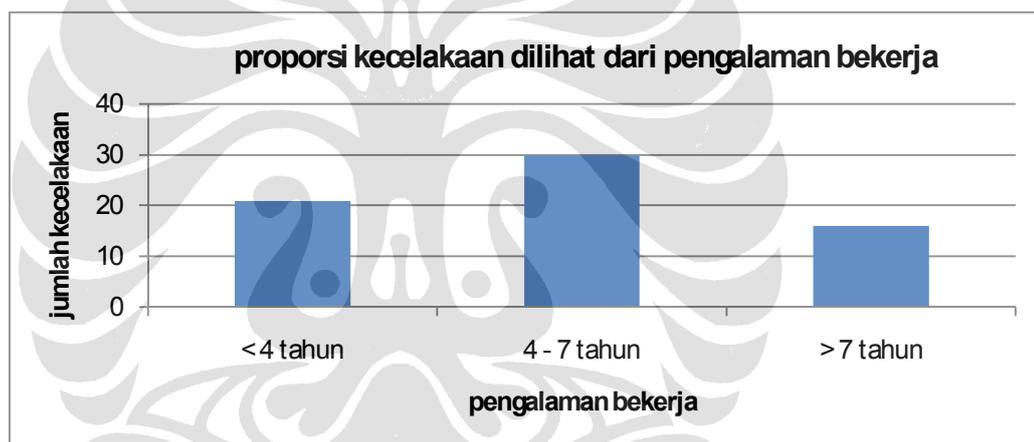


Diagram 1.2

3. Ditinjau dari status pengemudi

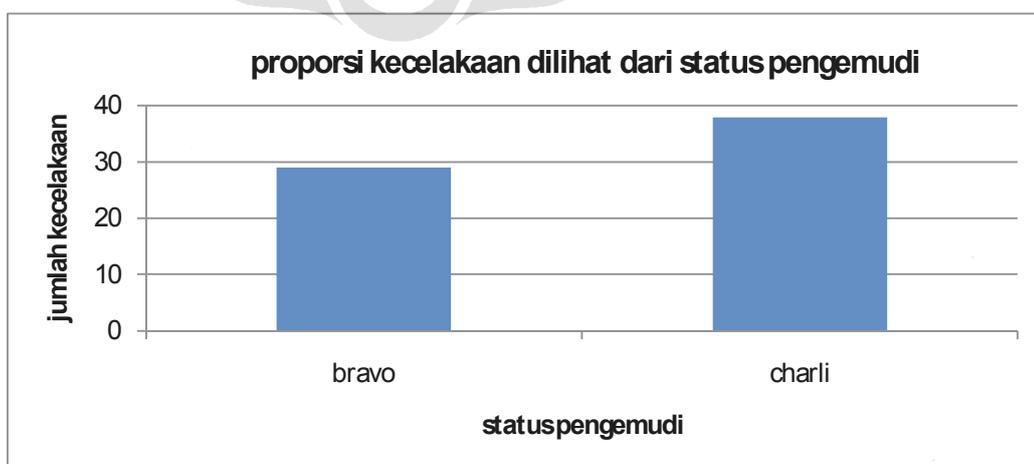


Diagram 1.3

Berdasarkan data tersebut, jumlah kecelakaan yang terjadi di PT. “X” pool “Y” diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan, pengalaman bekerja, dan status pengemudi. Dalam teori domino yang dikemukakan oleh Heinrich pada tahun 1928, pengklasifikasian tersebut merupakan bagian dari *human factor* yang menyebabkan tindakan yang tidak aman (*unsafe act*). Dalam teori domino, disebutkan bahwa kecelakaan kerja dapat disebabkan dari beberapa faktor, yaitu 80% disebabkan oleh tindakan yang tidak aman (*unsafe act*), 18% disebabkan oleh kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*), dan 2% penyebabnya tidak dapat diperkirakan. Jadi kecelakaan kerja tidak hanya disebabkan oleh manusia saja (*human factor*) tetapi juga bisa disebabkan oleh faktor lain, yaitu lingkungan yang dapat menyebabkan kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*).

Oleh karena itu, penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y” dapat menjadi upaya untuk mengetahui faktor-faktor lain yang berkaitan dengan penyebab tingginya angka kecelakaan yang terjadi di perusahaan tersebut. Selain itu penelitian ini juga dapat melihat gambaran perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi.

1.2 Perumusan Masalah

Jumlah angka kecelakaan yang cenderung tinggi menjadi perhatian dan masalah yang cukup serius bagi pihak perusahaan, baik dari segi biaya maupun waktu kerja yang hilang. Oleh karena itu, studi mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi perlu dilakukan di perusahaan taksi PT. “X” pool “Y”.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1.3.1 Univariat

Faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?

1.3.2 Bivariat

1. Apakah ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?
2. Apakah ada hubungan antara pengalaman bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?
3. Apakah ada hubungan antara status pengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?
4. Apakah ada hubungan antara keikutsertaan diklat *safety driving* dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?
5. Apakah ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?
6. Apakah ada hubungan antara kondisi jalan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?
7. Apakah ada hubungan antara kondisi cuaca dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.
2. Untuk mengetahui hubungan antara pengalaman bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.
3. Untuk mengetahui hubungan antara status pengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.

4. Untuk mengetahui hubungan antara keikutsertaan diklat *safety driving* dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.
5. Untuk mengetahui hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.
6. Untuk mengetahui hubungan antara kondisi jalan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.
7. Untuk mengetahui hubungan antara kondisi cuaca dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Peneliti

1. Dapat mengetahui permasalahan-permasalahan yang terkait dengan keselamatan kerja khususnya dalam bidang *road safety*.
2. Sebagai sarana dalam pengaplikasian ilmu keselamatan kerja yang telah didapat selama ini.
3. Dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai isu-isu keselamatan dan kerja, terutama mengenai *road safety* dan aspek-aspek yang terkait di dalamnya, salah satunya adalah *safety driving*.

1.5.2 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat UI

1. Sebagai sarana evaluasi dan masukan dalam pengembangan kurikulum maupun metode pengajaran selanjutnya.
2. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pendidikan dengan menghasilkan peserta didik yang terlatih dalam meneliti.
3. Terbinanya suatu jaringan kerjasama dengan institusi / instansi tempat penelitian dalam upaya meningkatkan kesepadanan antara substansi akademik dengan pengetahuan dan keterampilan sumber daya manusia yang dibutuhkan dalam pembangunan kesehatan masyarakat.

1.5.3 Bagi Perusahaan

1. Memberikan informasi tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”.
2. Memberikan inspirasi bagi manajemen perusahaan untuk meningkatkan kinerja para pengemudi khususnya yang berkaitan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*).
3. Menunjukkan adanya berbagai peluang dalam rangka perbaikan yang berkelanjutan (*continuous improvement*) dari hasil penelitian yang didapat.

1.6 Ruang Lingkup

Tingginya angka kecelakaan yang terjadi di PT. “X” pool “Y” perlu diperhatikan dan ditindaklanjuti oleh pihak perusahaan agar tidak terjadi peningkatan kembali di waktu mendatang. Maka penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y” tahun 2009 perlu dilakukan.

Penelitian ini berlangsung selama 30 hari terhitung mulai tanggal 1 Mei sampai dengan 30 Mei 2009. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah kuantitatif dengan cara penyebaran kuesioner kepada para pengemudi sebagai responden penelitian. Selain itu, peneliti juga melakukan observasi langsung ke lapangan.