

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Sektor transportasi merupakan hal yang sangat mutlak dibutuhkan terutama oleh negara yang sedang berkembang. Karena transportasi menjadi nadi perkembangan suatu negara, dengan sistem transportasi yang baik suatu negara akan mencapai tujuan-tujuannya, baik untuk saat ini dan masa mendatang.

Perkembangan sektor transportasi dari hari ke hari semakin pesat, baik transportasi jenis darat, laut, dan udara. Berbagai jenis kendaraan dengan teknologi terbaru telah ditemukan dan semakin menunjang mobilitas masyarakat. Berbagai studi baik dalam maupun luar negeri telah menunjukkan bahwa negara-negara yang telah berhasil dalam perkembangannya, adalah negara yang memiliki sistem transportasi yang memadai agar dapat memfasilitasi mobilitas penduduknya.

Zaman semakin berkembang, seiring hal tersebut kebutuhan penduduk pun semakin beragam, termasuk dalam hal transportasi. Masyarakat semakin cerdas dan kritis dalam memilih moda transportasi yang paling sesuai. Transportasi darat masih merupakan pilihan utama bagi para penduduk. Karena jumlahnya yang beragam dan harganya yang terjangkau.

Akibat dari semakin padatnya jumlah kendaraan yang ada, maka tak dapat dipungkiri kondisi jalanan semakin penuh dan sesak, karena peningkatan itu tidak diimbangi dengan penambahan ruas jalan yang memadai. Maka yang terjadi adalah kemacetan terutama pada saat jam pergi dan pulang kerja, hal ini membuat waktu tempuh menjadi tidak efisien dan mobilitas warga dapat terganggu.

Selain itu karena belum baiknya sistem transportasi yang bersifat massal di Indonesia, menyebabkan para penduduknya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, baik itu mobil maupun sepeda motor. Sepeda motor masih menjadi primadona karena harganya yang terjangkau, perawatan yang murah, irit bahan bakar, serta pengemudi dapat tiba di tempat tujuan lebih cepat.

Semakin membludaknya jumlah sepeda motor belakangan ini dikarenakan begitu banyaknya kemudahan untuk memperoleh sepeda motor dari dealer-dealer terkait, masyarakat semakin diberi banyak kemudahan seperti uang muka yang ringan dan cicilan yang semakin murah, sehingga dapat dicapai oleh berbagai kalangan masyarakat. Menurut Ditlantas Polri tahun 2007, produksi sepeda motor telah mencapai 6,1 jutaan unit, dan jumlah tersebut akan meningkat 5-10% setiap tahunnya.

Mengendarai sepeda motor sendiri bukannya tanpa resiko, kecelakaan lalu lintas merupakan ancaman terbesar yang akan dialami oleh pengendara sepeda motor. Sebuah penelitian menyatakan bahwa sejak penemuan kendaraan bermotor kurang lebih seabad lalu, diperkirakan sudah 30 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Studi terbaru menyatakan dalam sehari kurang lebih 1 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas diseluruh dunia. Angka tersebut merupakan peningkatan 880.000 pada tahun 1999, dan pada tahun 2010 diperkirakan meningkat antara 1,1-1,2 juta, kemudian 1,2-1,4 juta pada tahun 2020 (Cahyadi:2).

Sepeda motor dapat menjadi ancaman terbesar terhadap kecelakaan yang terjadi di jalan dan menjadi penyumbang korban tertinggi. Setidaknya delapan dari sepuluh kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor. (www.hubdat.go.id).

WHO memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan penyebab kematian ketiga terbesar di seluruh dunia setelah penyakit jantung dan depresi. Di Amerika, sejak kendaraan pertama ditemukan kurang lebih seabad yang lalu, sebanyak 3 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan. Di Afrika, lebih banyak anak-anak yang mati akibat kecelakaan di jalan raya daripada akibat virus HIV/AIDS, (WHO, 2009).

Depok Tiger Club menyatakan bahwa setiap harinya sekitar 30 orang tewas dalam kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di jalan raya. Itu adalah data kecelakaan yang tercatat, diperkirakan jumlah itu akan meningkat apabila data itu ditambahkan dengan data kecelakaan yang tidak tercatat. Jika dibandingkan dengan 5 juta unit sepeda motor yang lalu lalang di jalan setiap hari, angka 30 orang itu sangat kecil, hanya 0,0006 persen. Jika sekitar 30 orang tewas di jalan setiap hari, itu berarti sama dengan hampir 11.000 orang setiap tahun.

Sementara di Jawa Barat termasuk kota Bogor dari data kecelakaan yang dikeluarkan oleh ditlantas POLDA Jabar tahun 2008 untuk bulan Mei, Juni, Juli, September, dan Oktober diperoleh angka sebagai berikut:

Tabel I.1 Data Kecelakaan di Jawa Barat

Kejadian	Bulan					Total
	Mei	Juni	Juli	September	Oktober	
Jml. Laka	373	323	115	300	367	1478
Meninggal	163	127	44	127	162	623
Luka Berat	148	144	53	104	217	666
Luka Ringan	317	278	97	260	355	1307
Rugi Materi (dlm. Ratusan ribu)	10.067,5	6.376	1.186,3	6.374,3	8.067,5	32.071,6

Sumber: ditlantas Polda Metro Jaya telah diolah kembali

Untuk wilayah kota Bogor sendiri dari total 8666 kasus Sebanyak 30 persen atau 2.600 kasus dari angka kecelakaan kendaraan pada tahun 2007 menimpa pelajar usia 16 -21 tahun. Hal tersebut diakibatkan oleh cara berkendara yang tidak benar dan pelajar yang sering berulah dengan kebut-kebutan di jalan raya (www.mediaindonesiaonline.com).

Kemudahan untuk memperoleh sepeda motor tidak dibarengi dengan peningkatan kedisiplinan saat mengemudikan sepeda motor. Rendahnya disiplin para pengguna jalan, termasuk pengendara sepeda motor, membuat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor menjadi pemandangan sehari-hari. Lebih dari 50% kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh faktor pengendarannya selain oleh faktor pengendara lain dan lingkungan.

I.2 Rumusan Masalah

Pelajar SMA merupakan batas awal seseorang untuk mengendarai sepeda motor, hal ini dapat beresiko pada terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena kesadaran akan berkendara aman dan selamat yang masih rendah. Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian mengenai gambaran persepsi terhadap keselamatan berkendara sepeda motor siswa/i di kota bogor.

I.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana tingkat pengetahuan dari siswa/i terhadap berkendara sepeda motor secara aman dan selamat?
2. Bagaimana motivasi yang dimiliki siswa/i terhadap berkendara sepeda motor secara aman dan selamat?
3. Bagaimana pengalaman yang dimiliki siswa/i terhadap berkendara secara aman dan selamat?
4. Bagaimana kondisi jalan ketika berkendara sepeda motor untuk menunjang siswa/i berkendara secara aman dan selamat?
5. Bagaimana kondisi sepeda motor secara umum untuk menunjang siswa/i berkendara secara aman dan selamat?
6. Bagaimana persepsi siswa/i Sekolah Menengah Atas di kota Bogor terhadap keselamatan berkendara?

I.4 Tujuan Penelitian

Tujuan Umum

Diketuainya gambaran persepsi keselamatan berkendara sepeda motor pada siswa/i SMA di kota Bogor.

Tujuan Khusus

- a. Diketuainya tingkat pengetahuan Siswa/i terhadap berkendara sepeda motor dengan aman dan selamat.
- b. Diketuainya motivasi siswa/i terhadap berkendara sepeda motor dengan aman dan selamat.

- c. Diketuainya pengalaman siswa/i terhadap berkendara aman dan selamat.
- d. Diketuainya kondisi jalan ketika berkendara untuk menunjang siswa/i berkendara sepeda motor secara aman dan selamat.
- e. Diketuainya kondisi sepeda motor secara umum untuk menunjang siswa/i dalam berkendara sepeda motor secara aman dan selamat.

I.5 Manfaat Penelitian

Bagi Penulis

Dapat mengimplementasikan keilmuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang telah diperoleh di bangku perkuliahan dalam lingkungan pekerjaan baik sektor formal maupun informal

Bagi Kepolisian dan Satuan Tugas Pelajar kota Bogor

Sebagai masukan kepada instansi terkait mengenai persepsi keselamatan berkendara sepeda motor, untuk mengidentifikasi upaya penanganan lebih lanjut.

Bagi keilmuan K3

Memperbanyak informasi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi secara umum, khususnya adalah persepsi keselamatan berkendara sepeda motor pada siswa/i SMA di kota Bogor.

I.6 Ruang Lingkup

Ruang lingkup pembahasan penelitian ini adalah menjelaskan persepsi berkendara sepeda motor siswa/i kota Bogor terhadap keselamatan berkendara. Penilaiannya berdasarkan pada variabel-variabel yang mempengaruhi pembentukan persepsi seseorang. Fokus penelitian ini mengambil tempat di tiga sekolah menengah atas yang diharapkan dapat mewakili keseluruhan sekolah di kota Bogor.

Data yang digunakan untuk penelitian ini bersumber dari data sekunder dan data primer. Data sekunder diperoleh dari media, baik media massa maupun portal-portal di Internet, serta dari kepolisian. Sedangkan data primer yang digunakan diperoleh dari observasi di lapangan, wawancara dan membagikan kuesioner pada responden (siswa/i pengendara sepeda motor).