

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut laporan bersama WHO dan World Bank 2004, kecelakaan lalu lintas secara global menjadi penyebab kematian kedua pada orang yang berusia lima sampai 29 tahun dan menjadi penyebab kematian ketiga pada orang yang berusia 30 sampai 44 tahun. Kecelakaan lalu lintas membunuh 1,2 juta orang setiap tahun dan korban luka atau cacat mencapai lebih dari 50 juta orang. Bila tidak ada perbaikan dalam meningkatkan keselamatan di jalan, maka diperkirakan kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan meningkat 80% pada negara dengan pendapatan menengah-kebawah pada tahun 2020. (www.who.int)

Kerugian akibat kecelakaan lalu lintas tidak hanya dirasakan langsung pada si korban, tetapi juga pada anggota keluarga, teman-teman dan masyarakat yang menderita secara fisik, psikologi dan ekonomi akibat kematian, luka ataupun kecacatan dari korban kecelakaan. Dalam banyak kasus, biaya untuk perawatan, pemakaman dan tidak adanya pencari nafkah dapat membawa keluarga korban pada kemiskinan. Pada negara dengan pendapatan menengah-kebawah, biaya akibat kecelakaan lalu lintas di perkirakan mencapai 65 miliar dolar Amerika. (www.who.int)

Menurut data di Polda Metro Jaya, di tahun 2007 jumlah kecelakaan lalu lintas di Jadedetabek sebesar 5.154 kejadian, dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 999 jiwa, 2.345 menderita luka berat dan 3.398 orang luka ringan. Jumlah kerugian akibat dari kecelakaan tersebut sebesar Rp 11,3 miliar. (www.vivanews.com)

Menurut data Jasa Marga tahun 2006 diambil dari enam ruas jalan tol seperti Serang, Bitung, Jagorawi, Cikampek, Sadang dan BSD telah terjadi 2.930 kecelakaan, dengan jumlah korban tewas 197 orang, korban luka berat 691 orang, korban luka ringan 906. Sedangkan kendaraan bermotor yang

terlibat yaitu, bus 292 unit, truck 1.268 unit, pick-up 1.305 unit dan Sedan/Jeep 511 unit. (www.lantas.polri.go.id)

Dari data di atas (enam ruas jalan tol), bus menempati posisi ke empat berdasarkan jenis kendaraan bermotor yang terlibat, namun dari data yang sama untuk di ruas tol Cikampek saja, bus menempati peringkat ke tiga (198 unit) setelah truck (623 unit) dan pick-up (414 unit). (www.lantas.polri.go.id)

Bus merupakan salah satu moda transportasi massal yang sering digunakan oleh masyarakat untuk mencapai tempat tujuan. Bus menjadi salah satu moda transportasi pilihan masyarakat ke tempat yang tidak dilalui oleh jalur kereta. Selain dapat memuat banyak penumpang, bus juga memiliki tarif yang cukup murah, sehingga menjadi pilihan masyarakat untuk berpergian di dalam kota maupun ke luar kota.

Di dalam kota besar seperti Jakarta, bus menjadi kebutuhan warga masyarakatnya untuk beraktivitas sehari-hari. Namun, tingginya jumlah kendaraan bermotor yang ada di Jakarta, mengakibatkan Jakarta menjadi kota yang selalu macet pada saat jam sibuk. Untuk mengatasi masalah kemacetan yang selalu terjadi di Ibukota Negara Republik Indonesia, maka Pemprov DKI belajar dari Bus Transmilenio yang berhasil mengurai kemacetan di Bogota, Ibukota Kolumbia. Bus Transmilenio merupakan sistem *Bus Rapid Transit* atau bus cepat, yang di Indonesia konsep tersebut digunakan untuk membangun Bus TransJakarta.

Bus TransJakarta atau biasa disebut busway, dibangun pada era kepemimpinan Gubernur DKI Jakarta Jendral (purn) Sutiyoso. Bus TransJakarta pertama kali dioperasikan pada tanggal 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. (www.wikipedia.com).

Bus TransJakarta sebagai moda transportasi publik sudah menjadi keharusan memberi pelayanan yang baik kepada penggunanya. Salah satu pelayanan itu berupa jaminan keamanan dan keselamatan pada pengguna selama menaiki atau menggunakan bus tersebut. Menurut data yang peneliti dapatkan, semenjak pertama kali diresmikan pada tahun 2004-2007 telah

terjadi 15 kali kecelakaan yang melibatkan bus TransJakarta. (www.BataviaBusway.Blogspot.com)

Menurut data surat kabar Kompas, sejak tahun 2005 hingga 2007 sudah terjadi 12 kasus kecelakaan yang melibatkan Bus TransJakarta. Pada tahun 2005 terjadi 2 kasus kecelakaan, tahun 2006 terjadi 2 kasus kecelakaan dan tahun 2007 telah terjadi 8 kasus kecelakaan. Dari kecelakaan tersebut 8 orang tewas. (www.Bataviabusway.Blogspot.com)

Sedangkan menurut TMC Polda Metro Jaya pada tahun 2004 terjadi 5 kecelakaan, tidak ada korban jiwa namun kerugian materi mencapai Rp. 5.500.000. Tahun 2005 terjadi 13 kecelakaan dengan 8 korban dan kerugian materi Rp. 39.000.000. Tahun 2006 terdapat 31 kecelakaan dengan 28 korban dan kerugian materi Rp. 34.400.000. Sedangkan tahun 2007 terjadi 66 kecelakaan dengan 72 korban dan kerugian materi Rp. 94.400.000. (www.okezone.com). Dari data tersebut terlihat bahwa setiap tahun terjadi peningkatan jumlah kejadian kecelakaan pada Bus TransJakarta.

Menurut informasi dari pihak manajemen Bus TransJakarta, Koridor I (Blok M – Kota) merupakan jalur yang paling ramai dan mobilitasnya tinggi. Berdasarkan informasi tersebut membuat peneliti ingin melihat sejauh mana perilaku mengemudi pengemudinya, untuk mencegah terjadinya kecelakaan di koridor tersebut. Selain itu pihak manajemen menjelaskan bahwa, Koridor I sering menjadi tempat studi banding bagi para pengelola Bus TransJakarta Koridor lainnya.

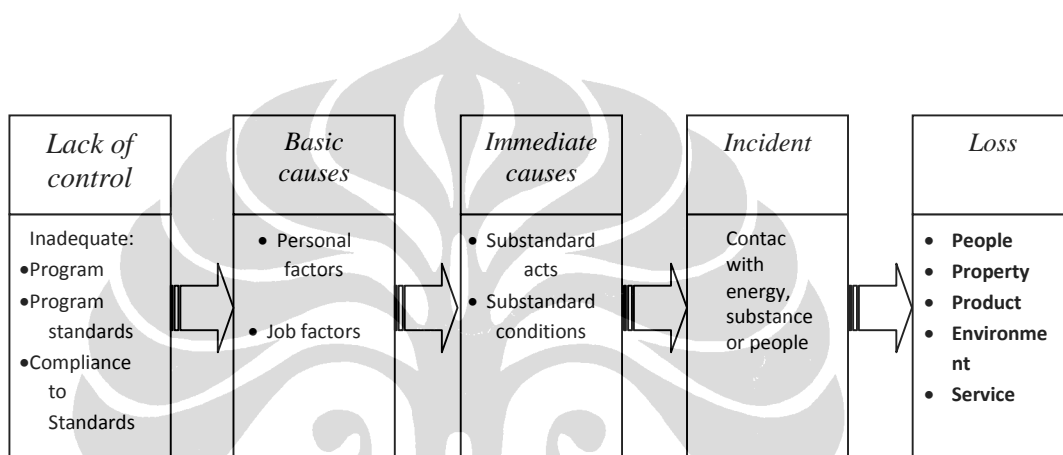
Dengan latar belakang tersebut membuat peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul “Analisis Perilaku Keselamatan Pramudi (Pengemudi) Bus TransJakarta Tahun 2009”

1.2 Perumusan Masalah

W. Heinrich (1931) menyatakan bahwa kecelakaan terjadi oleh karena adanya tindakan yang tidak aman (*unsafe act*) dan kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*). Teori ini didasarkan atas kajiannya terhadap data santunan asuransi kecelakaan, dimana diketahui bahwa kecelakaan di industri sebesar 80% disebabkan oleh perilaku yang tidak aman (*unsafe act*), 18% karena

situasi atau kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) dan 2% karena hal yang sulit dijelaskan atau takdir Tuhan.

Berdasarkan runtutan terjadinya kecelakaan kerja, perilaku tidak aman merupakan salah satu penyebab langsungnya, seperti pada bagan di bawah ini. Perilaku tidak aman di sini antara lain; kecepatan tidak layak, pakai alat pelindung diri (APD) tidak layak, penempatan tidak layak, mengangkut tidak layak, posisi tidak layak, mengangkat tidak layak, posisi tidak aman, lengah, dan lain sebagainya. (*Bird & German, 1985*)



Gambar 1 *The ILCI Loss Causation Model (Bird and Germain, 1985)*

Sumber: *Methods for accident investigation*, Snorre Sklet, NTNU Norwegian University of Science and Technology, 2002 hal 43

Dari gambar di atas, pada domino terakhir dapat disimpulkan sebagai lemahnya kontrol dari pihak manajemen, maka terjadi sebab dasar, penyebab langsung, insiden dan kerugian. Sehingga perilaku tidak aman yang dilakukan oleh operator di lapangan tidak selalu di sebabkan oleh kesalahan manusia itu sendiri (*human error*), melainkan banyak aspek yang perlu dikaji terlebih dahulu.

Berdasarkan uraian masalah di atas maka peneliti ingin melihat gambaran perilaku keselamatan Pramudi Bus TransJakarta pada tahun 2009. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan pelayanan dan kinerja dari operator penyedia Bus TransJakarta, sehingga akan meningkatkan kepercayaan para pengguna Bus TransJakarta akan aspek keselamatan di Bus tersebut. Bila

kepercayaan dari pengguna telah tumbuh, maka diharapkan akan semakin banyak masyarakat yang memanfaatkan Bus TransJakarta untuk berpergian kepenjuru Ibukota DKI Jakarta. Dan diharapkan, warga masyarakat yang saat ini masih menggunakan kendaraan pribadi, dapat beralih menggunakan Bus TransJakarta untuk beraktivitas.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran penerapan Keselamatan pada Operator Bus TransJakarta tahun 2009?
2. Bagaimana gambaran perilaku keselamatan pada Pramudi Bus TransJakarta tahun 2009?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui gambaran penerapan Keselamatan pada Operator Bus TransJakarta dan gambaran perilaku keselamatan pada Pramudi Bus TransJakarta tahun 2009.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran penerapan Keselamatan pada Operator Bus TransJakarta tahun 2009
2. Mengetahui gambaran perilaku keselamatan pada Pramudi Bus TransJakarta tahun 2009

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan masukan bagi perusahaan untuk meningkatkan kinerja pelayanan perusahaan dari segi keselamatan. Selain itu juga dapat meningkatkan citra perusahaan karena kepeduliannya terhadap masalah keselamatan.

1.5.2 Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan memberikan pengetahuan kepada masyarakat tentang Sistem Manajemen Keselamatan pada Operator Bus TransJakarta. Sehingga masyarakat merasa aman bila berpergian menggunakan Bus TransJakarta.

1.5.3 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat UI

Penelitian ini dapat menambah khasanah pengetahuan bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Penelitian ini juga dapat dijadikan referensi bagi peneliti yang ingin mengambil topik yang serupa.

1.5.4 Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan pengalaman yang berharga. Selain itu juga dijadikan sarana pengaplikasian ilmu yang didapat di dunia akademis.

1.6 Ruang Lingkup

Ruang Lingkup dari penelitian ini adalah melihat gambaran Keselamatan pada Operator Bus TransJakarta dan perilaku keselamatan pada Pramudi (Pengemudi) Bus TransJakarta pada tahun 2009. Penelitian ini dilakukan karena minimnya informasi yang ada tentang keselamatan pada Operator Bus TransJakarta. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data sekunder dari Operator Bus TransJakarta dan data primer yang berupa pedoman wawancara. Pengolahan data dilakukan dengan teknik analisis kualitatif. Teknik ini mentranskrip data yang masih mentah dari hasil wawancara terstruktur. Hasil dari penelitian ini kemudian dilakukan *sorting data* (mengolah informasi yang diperoleh sehingga sistematis berdasarkan variable yang diteliti), *classifying data* (mengklasifikasikan informasi yang disusun sebelumnya agar dapat dibandingkan responden). Sedangkan untuk menganalisa data dipakai cara *content analysis* (teknik yang digunakan untuk menarik kesimpulan melalui usaha menemukan karakteristik pesan yang dilakukan secara objektif dan sistematis).