

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring berkembang pesatnya kemajuan teknologi dan tuntutan hidup yang semakin mendesak maka makin bertambah pula kendaraan-kendaraan di dunia yang dapat mempermudah mobilisasi penduduk dari satu tempat ke tempat lain. Keberadaan kendaraan yang semakin bertambah inilah yang juga menambah daftar kecelakaan yang terjadi baik di darat, laut, ataupun udara. Dalam hal ini, unsur keselamatan transportasi jalan haruslah menjadi point penting yang menjadi perhatian. Keselamatan transportasi jalan merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi saja, tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan.

Dengan memperhatikan keselamatan transportasi jalan secara tidak langsung ikut memperhatikan masalah kecelakaan lalu lintas yang kerap terjadi. Kecelakaan lalu-lintas merupakan kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan kendaraan bermotor lain ataupun benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadangkala kecelakaan juga dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian pada manusia atau binatang (Wikipedia, 2008).

Menurut WHO, tingkat kecelakaan transportasi jalan di dunia, saat ini telah mencapai 1,2 juta korban meninggal dan lebih dari 30 juta korban luka-luka / cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (2.739 jiwa dan luka-luka 63.013 jiwa per

hari). 85% dari korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan ini terjadi di negara-negara berkembang, yang jumlah kendaraannya hanya 32% dari jumlah kendaraan yang ada di dunia. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di Kawasan Asia Pacific memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia yang didalamnya termasuk Indonesia (Yulianti, 2007).

Sedangkan menurut PBB, diperkirakan di seluruh dunia ada sekitar 140.000 orang yang mengalami kecelakaan di jalan setiap harinya. Lebih dari 3.000 orang meninggal akibat kecelakaan di jalan dan sekitar 15.000 orang mengalami kecacatan seumur hidup. Apabila masalah kecelakaan di jalan tidak diperhatikan dengan sungguh-sungguh, maka dikhawatirkan pada tahun 2020 nanti, jumlah korban yang meninggal atau mengalami kecacatan setiap harinya mencapai lebih dari 60% di seluruh dunia. Sehingga kecelakaan di jalan menjadi penyebab utama kesakitan dan kecacatan.

Dilanjutkan pula bahwa menurut WHO terdapat beberapa penyebab kematian pada tahun 1990, yang mana urutan ke sembilan adalah kecelakaan lalu lintas. Namun pada tahun 2020 diperkirakan bahwa kecelakaan lalu lintas akan bergerak naik sehingga menempati urutan ke tiga.

Tabel 1.1.
Penyebab kematian di dunia Tahun 1990

Tahun 1990	
Peringkat	Penyakit/kecelakaan
1	<i>Lower respiratory infections</i>
2	<i>Diarrhoeal disease</i>
3	<i>Perinatal conditions</i>
4	<i>Unipolar major depression</i>
5	<i>Ischemic heart disease</i>
6	<i>Cerebrovascular disease</i>
7	<i>Tuberculosis</i>
8	<i>Measles</i>
9	<i>Road traffic injuries</i>
10	<i>Congenital abnormalities</i>

Tabel 1.2.
Penyebab kematian di dunia Tahun 2020

Tahun 2020*	
Peringkat	Penyakit/kecelakaan
1	<i>Ischemic heart disease</i>
2	<i>Unipolar major depression</i>
3	<i>Road traffic injuries</i>
4	<i>Cerebrovascular disease</i>
5	<i>Chronic obstructive pulmonary disease</i>
6	<i>Lower respiratory infections</i>
7	<i>Tuberculosis</i>
8	<i>War</i>
9	<i>Diarrhoeal disease</i>
10	<i>HIV</i>

Sumber : Yulianti, 2007

*Tanpa usaha perbaikan, maka diperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas dapat menempati peringkat ke tiga.

Di kawasan Asia Tenggara, diperkirakan pada tahun 2001 sebanyak 354.000 orang meninggal akibat kecelakaan di jalan dan diperkirakan 6,2 juta terpaksa dirawat di rumah sakit akibat kecelakaan di jalan. Biaya akibat kecelakaan di jalan di negara-negara kawasan Asia Tenggara diperkirakan mencapai 14 milyar dolar Amerika.

Oleh karena itu, kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang sangat serius yang dihadapi di seluruh dunia, masalah yang sama juga dihadapi Indonesia. Menurut Ditlantas Polda Metro Jaya (Direktorat Lalu Lintas Polisi Daerah Metropolitan Jakarta Raya) menyebutkan bahwa di Indonesia, khususnya di Jakarta, pada tahun 2004 terdapat 4.544 kasus kecelakaan (Ditlantas Polda Metro Jaya, 2005). Selain itu berdasarkan data Polri, terdapat 15.762 orang meninggal dunia di seluruh Indonesia akibat kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2006 yang berarti sekitar 1.300 orang meninggal setiap bulannya, 45 orang tiap hari, dan 2 orang setiap jam meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Risiko yang fatal akibat mengemudi

kendaraan lebih tinggi dari pada kontaminasi lingkungan akan radiasi, asbestos, atau industri kimia (Yulianti, 2007).

Faktor penyebab utama kecelakaan dibagi menjadi 3 kelompok besar. Pertama, dari segi perilaku pengemudi atau 91% disebabkan oleh faktor manusia, contohnya seperti berkendara dalam pengaruh alkohol dan obat-obatan, ketidakfokusan dalam berkendara, berkendara dalam kondisi lelah dan tidak sadar. Kedua, sebanyak 5% adalah faktor kendaraan yang kurang atau tidak memenuhi standar keselamatan. Contohnya tidak adanya sabuk pengaman (*seatbelts*) dalam mobil atau tidak memenuhi standar, tidak ada kantung udara (*airbags*), dan sistem rem yang tidak berfungsi dengan baik. Ketiga, dari segi lingkungan yaitu faktor jalan 3% dan faktor lingkungan 1%, contohnya lingkungan yang kurang bersahabat seperti salju, badai, jalanan berlubang, dan makhluk hidup/benda yang melintas di sepanjang jalan (Aone, 2007).

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan karena hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu.

Semua hal tersebut lebih sering terjadi pada angkutan umum dimana pengemudinya terbilang cukup nekad dalam mengendarai kendaraan yang dibawanya. Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari 'kendaraan pribadi' (Wikipedia, 2008).

Seringkali pengemudi angkutan umum mengabaikan keselamatan penumpang bahkan dirinya sendiri demi mencukupi kebutuhan setoran hari itu. Seperti : mengemudi dengan melebihi batas kecepatan yang diperbolehkan, menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat, mengabaikan peraturan lalu lintas yang ada, dll. Hal ini pula menjadi sebuah ironi dimana masyarakat sangat membutuhkan angkutan umum sebagai alat transportasi yang cepat dan mudah dicari karena jumlahnya yang banyak sedangkan para pengemudi angkutan umum menjadikan hal ini sebagai ajang persaingan untuk mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya tanpa menghiraukan keselamatan penumpang, dirinya sendiri, bahkan orang lain sesama pengguna jalan.

Sikap seperti ini tercipta karena banyaknya perusahaan-perusahaan angkutan umum yang bermunculan dengan rute trayek yang hampir sama sehingga para pengemudinya seolah menjadi berlomba untuk mendapatkan penumpang. Sikap merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek di lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek.

Mikrolet T19 jurusan Terminal Pinang Ranti – Depok mayoritas penumpangnya adalah mahasiswa. Mikrolet T19 ini memiliki saingan yaitu mikrolet M112 dan M04 yang rute trayeknya hampir sama dengan mikrolet T19. Pada kondisi yang sebenarnya, jumlah mikrolet T19 ini sangat banyak sehingga mencukupi kebutuhan penumpang. Tetapi, hampir semua pengemudi mikrolet T19 memacu kendaraannya dengan kecepatan yang sangat tinggi sehingga seringkali mencelakai penumpang didalamnya. Pengemudi seringkali memacu kendaraannya dalam kondisi penumpang belum sepenuhnya naik dan duduk di dalam mikrolet yang membuat oleng penumpang dan akhirnya terjatuh. Atapun sama seperti kebanyakan

angkutan umum lainnya yang berhenti di sembarang tempat dan mengabaikan rambu-rambu keselamatan.

Banyak sekali pendapat – pendapat bermunculan terkait ulah para pengemudi angkutan umum tersebut. Ada yang menyetujui tindakan para pengemudi angkutan umum karena penumpang memang membutuhkan angkutan umum sebagai sarana transportasi yang cepat karena kenekatan para pengemudinya dalam mengemudi. Tetapi ada pula yang tidak menyetujui karena penumpangpun juga membutuhkan rasa aman dalam berkendara disamping cepat sampai tujuan. Adapula yang bertanya-tanya apa yang melandasi pengemudi bersikap *nekat* dan cenderung ugal-ugalan dalam mengemudikan kendaraannya.

Oleh karena itu, penulis ingin mengetahui lebih jauh sikap para pengemudi angkutan umum T19 dengan trayek Terminal Pinang Ranti – Depok terhadap keselamatan berkendara di jalan raya. Sehingga dapat diketahui seberapa penting aspek keselamatan berkendara di jalan raya dari sudut pandang pengemudi mikrolet T19.

B. Rumusan Masalah

Menjamurnya perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi umum seperti mikrolet menyebabkan semakin banyak trayek-trayek baru bermunculan dan semakin tinggi pula persaingan di antara perusahaan jasa tersebut tak terkecuali persaingan antar pengemudi pada trayek yang sama. Hal ini merupakan salah satu kondisi yang menyebabkan pengemudi menjadi kurang memperhatikan aspek keselamatan berkendara di jalan raya yang dapat

membahayakan jiwa penumpang ataupun dirinya sendiri. Dengan kata lain mereka akan berusaha sekeras dan secepat mungkin mengambil penumpang untuk menutup biaya setoran dengan mengesampingkan aspek keselamatan. Oleh karena itu, penulis ingin menganalisis sikap pengemudi angkutan umum terhadap aspek keselamatan berkendara di jalan raya tahun 2008 : Studi kasus pada pengemudi mikrolet T19 dengan trayek Terminal Pinang Ranti – Depok. Sehingga dapat diketahui seberapa perdulikah terhadap aspek keselamatan berkendara di jalan raya dari sudut pandang pengemudi mikrolet T19.

C. Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran faktor internal pengemudi (usia, tingkat pendidikan, lama bekerja menjadi pengemudi, pengalaman, dan pengetahuan) ?
2. Bagaimana gambaran faktor eksternal pengemudi (kondisi jalan dan peraturan perundangan) ?
3. Bagaimana hubungan antara faktor internal pengemudi (usia, tingkat pendidikan, lama bekerja menjadi pengemudi, pengalaman, dan pengetahuan) dengan sikap ?
4. Bagaimana hubungan antara faktor eksternal pengemudi (kondisi jalan dan peraturan perundangan) dengan sikap ?

D. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Diketuainya gambaran sikap pengemudi terhadap aspek keselamatan berkendara di jalan raya : Studi kasus pada pengemudi mikrolet T19 dengan trayek Terminal Pinang Ranti – Depok.

2. Tujuan Khusus

- a. Diketuainya gambaran faktor internal pengemudi (usia, tingkat pendidikan, lama bekerja menjadi pengemudi, pengalaman, dan pengetahuan).
- b. Diketuainya gambaran faktor eksternal pengemudi (kondisi jalan dan peraturan perundangan).
- c. Diketuainya hubungan antara faktor internal pengemudi (usia, tingkat pendidikan, lama bekerja menjadi pengemudi, pengalaman, dan pengetahuan) dengan sikap.
- d. Diketuainya hubungan antara faktor eksternal pengemudi (kondisi jalan dan peraturan perundangan) dengan sikap.

E. Manfaat Penelitian

1. Bagi Perusahaan Angkutan Umum

Diharapkan melalui hasil penelitian ini dapat diketahui sikap pengemudi mikrolet T19 dengan trayek Terminal Pinang Ranti – Depok sebagai studi kasus terhadap aspek keselamatan berkendara di jalan raya sehingga dapat

diupayakan tindakan pencegahan agar pengemudi dapat bekerja dengan baik dan tidak membahayakan nyawa penumpang ataupun dirinya sendiri.

2. Bagi Penulis

- a. Dapat menerapkan keilmuan K3 yang diperoleh di bangku kuliah dalam praktek pada kondisi tempat kerja yang sebenarnya.
- b. Dapat memberikan kontribusi yang positif terhadap institusi khususnya dalam hal penerapan aspek K3.
- c. Dapat membandingkan keilmuan K3 secara teori dengan kondisi yang ada di lapangan.

3. Bagi Pembaca

Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi pembaca pada umumnya dan mahasiswa jurusan K3 pada khususnya.

4. Bagi Pengemudi

Diharapkan dengan adanya penelitian ini sekaligus sebagai sarana pengembangan promosi keselamatan dan kesehatan kerja (K3).

F. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis sikap pengemudi mikrolet T19 dengan trayek Terminal Pinang Ranti – Depok terhadap aspek keselamatan berkendara di jalan raya. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan April - Juni 2008 di sekitar daerah Pasar Rebo, Jakarta Timur, dengan objek penelitian pengemudi mikrolet T19 dengan trayek Terminal Pinang Ranti – Depok sebagai studi kasus. Penelitian ini adalah penelitian *cross sectional* (potong lintang) dengan

menggunakan data primer. Penelitian ini menggunakan metode observasi, wawancara, dan kuesioner. Penelitian dilakukan pada pengemudi mikrolet T19 karena dalam menjalankan tugasnya mereka terlihat seringkali mengabaikan aspek keselamatan dalam berkendara yang berbahaya bagi penumpang dan dirinya sendiri.

