

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dewasa ini manusia tidak dapat terlepas dari transportasi sebagai alat untuk mengantarkan dari suatu tempat ke tempat yang lain. Adanya transportasi akan memudahkan sebagian dari pekerjaan mereka. Salah satu alat transportasi darat yang saat ini masih menjadi banyak pilihan orang ialah bus. Manfaat armada bus sendiri dikarenakan biaya yang murah dan juga banyak dijumpai setiap saat kapan pun dan dimanapun untuk menempuh jarak dekat maupun jauh. Namun, dengan bertambah pesatnya jumlah armada bus, kecelakaan juga kerap kali terjadi salah satunya ialah kelalaian dari pengemudi itu sendiri.

Mengemudi merupakan suatu perilaku yang membutuhkan proses kognisi yang digunakan sebagai pengambil keputusan dalam berkendara, membutuhkan kematangan emosi yang baik agar tidak terjadinya hal-hal yang tidak menyenangkan saat di jalan raya, hal tersebut juga membutuhkan perhatian dan konsentrasi. Aspek-aspek ini yang seharusnya ada pada pengemudi, dan aspek ini harus saling berkesinambungan. Khisty & Lall (2003) menjelaskan bahwa perilaku mengemudi merupakan proses pengambilan keputusan yang dilakukan oleh seorang pengemudi meliputi rantai klasik yang terdiri dari proses mengindra, menerima, menganalisis, memutuskan dan menanggapi. Secara singkat pengemudi memiliki dua fungsi dalam sistem ini. Pertama, pengemudi menggunakan sistem untuk berpindah dari suatu titik ke titik lainnya dalam suatu periode waktu tertentu, dengan memperhitungkan keselamatan, kemudahan dan

kenyamanan. Kedua, pengemudi juga bertindak sebagai petunjuk dan sistem kendali bagi kendaraan. Pengemudi selayaknya harus mendeteksi dan menyeleksi informasi dari lingkungan sekitarnya, termasuk bentuk geometris jalan raya, menterjemahkan keputusan ke dalam bentuk tindakan terhadap kendaraan. Melalui tanggapan yang benar, terdapat sebuah interaksi yang selaras dan berkelanjutan antara geometri jalan raya, kendaraan dan pengemudi.

Perilaku mengemudi juga tidak terlepas dari prinsip keselamatan berkendara (*safety driving*). Definisi dari *safety driving* tidak jauh berbeda dengan *safety riding*. Perbedaan keduanya terletak pada jenis kendaraan yang digunakan. *Safety riding* berorientasi pada kendaraan beroda dua, sedangkan *safety driving* lebih berorientasi pada kendaraan beroda empat atau lebih namun pada aspek dan konsepnya sama saja. Pengertian dari *safety driving* ialah dasar perilaku mengemudi yang lebih memperhatikan keselamatan khususnya bagi pengemudi itu sendiri dan umumnya pada penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi (Adinugroho, dkk, 2014). Hasil penelitian Ismail & Hashim (2012) juga menambahkan bahwa penyebab kecelakaan lebih banyak terjadi ketika bekerja seperti kurangnya kesadaran untuk mematuhi peraturan, dan kurangnya sikap dan pengetahuan pengemudi tentang keselamatan.

Kurangnya kesadaran tersebut membuat pengemudi mengabaikan konsep *safety driving* sehingga kecelakaan lalu lintas juga kerap kali terjadi. Peraturan Pemerintah no. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Pasal 93 mengemukakan bahwa kecelakaan lalu lintas ialah suatu peristiwa di jalan yang

tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Maunder & Pearce (1998) memaparkan ada beberapa faktor yang berhubungan dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 yaitu, faktor manusia; faktor kendaraan; faktor lingkungan dan jalan. Manusia sebagai pengendara yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Dalam hal ini, manusia merupakan faktor terbesar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalanraya (Manurung, 2012).

Kecelakaan kerja akan mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi pekerja maupun perusahaan. Lawton (1998) menyatakan bahwa 80% sampai 90% kecelakaan kerja disebabkan oleh *human error*. *Human error* yang berpotensi besar menimbulkan kecelakaan kerja. Terlihat dari perilaku-perilaku berbahaya yang dilakukan oleh pekerja. Menurut Lawton unsafe behavior adalah kesalahan-kesalahan (error) dan pelanggaran-pelanggaran (violations) dalam bekerja yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja. Kesalahan-kesalahan dan pelanggaran-pelanggaran dilakukan oleh pekerja saat menjalankan pekerjaannya, sehingga menimbulkan situasi yang mendukung terjadinya kecelakaan (dalam Winarsunu, 2008).

Data yang didapatkan dari Departemen Perhubungan RI mengumumkan sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara, itu berarti faktor pengendaralah yang menjadi faktor utama atau faktor terbesar yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penyebab berikutnya adalah faktor

kendaraan 4%, jalan dan prasarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, faktor lingkungan dan sebagainya 5%. Dari 85% tersebut, modus kesalahan yang dilakukan pengemudi, penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (52%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), Sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5 sampai 5% (Muhaz, 2013)

Angka kecelakaan yang terjadi di Indonesia selama tahun 2015 hingga September ternyata cukup tinggi. Kepala Bidang Manajemen Operasional Rekayasa Lalu Lintas Korp Lalu Lintas Mabes Polri Kombes Pol Unggul Sedianoro memaparkan berdasarkan data Korps Lalu Lintas Mabes Polri hingga September 2015 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas mencapai 23.000 kasus. Dari 23.000 kasus yang terjadi, tercatat 23.000 korban meninggal dunia yang harus merengang nyawa di atas apal (Musofa, 2015). Di provinsi Jawa Timur, berdasarkan data POLRI yang diolah kembali oleh Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, tingkat kecelakaan di Jawa Timur pada tahun 2008 sudah mencapai angka 59.164 kasus kecelakaan, sedangkan korban yang meninggal sebanyak 20.188 orang dengan kerugian 131,21 milyar rupiah. Sementara itu di tahun 2009 lalu ada 62.960 kasus kecelakaan lalu lintas dan 19.797 orang meninggal dunia dengan kerugian mencapai 136,29 milyar rupiah. Selain itu di provinsi Jawa Tengah, berdasarkan data dari polda Jateng pada tahun 2015 tercatat bahwa sebanyak 3.894 orang meninggal karena kecelakaan lalu lintas di Jawa Tengah, 274 orang menderita luka berat dan 21.602 luka ringan. Kemudian juga

ditahun 2015 tercatat 17.725 kecelakaan lalu lintas dan di tahun 2014 tercatat 16.721 kejadian. Beraneka ragam kecelakaan lalu lintas yang ada di Jawa Tengah ini menimbulkan kerugian sekitar RP 14,934 miliar. Dari data tersebut terlihat bahwa terjadi peningkatan kasus kecelakaan dan kerugian yang diterima akibat kasus kecelakaan tersebut.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub Pudji Hartanto jumlah kejadian kecelakaan yang melibatkan bus pada penyelenggaraan Angkutan Lebaran tahun 2016 menurun cukup signifikan dibanding tahun sebelumnya. Jumlah kecelakaan yang melibatkan bus sebanyak 148 kejadian kecelakaan. Jumlah tersebut menurun 41% dibanding tahun lalu, yaitu sebanyak 249 kejadian kecelakaan. Faktor yang menyebabkan menurunnya kecelakaan bus, yaitu karena menurunnya jumlah penumpang angkutan bus pada tahun ini. Tercatat, jumlah penumpang bus pada tahun ini sebesar hanya sekitar 4,2 juta orang, atau menurun 12,29% dibanding tahun lalu yang jumlah penumpangnya mencapai sekitar 4,8 juta orang. Selain itu, dari sisi keselamatan dan kenyamanan (angkutan bus) masih dianggap kurang. Hal tersebut juga mempengaruhi turunnya jumlah penumpang bus.

Kecelakaan bus yang terjadi belakangan ini yaitu kecelakaan pada tanggal 26 Agustus 2015, kecelakaan yang terjadi di jalan provinsi Mantingan-Ngawi yang melibatkan tabrakan antara bus MR dan SS yang sama-sama memiliki trayek yang sama yaitu Surabaya-Jogja. Kecelakaan terjadi kala itu, bus SS bergerak dari arah timur ke barat harus berhadapan dengan bus MR. Memang tak terjadi tabrakan frontal antara muka bus karena kedua pengemudi sempat membanting

stir ke tepi kiri jalur jalan masing-masing. Dalam kecelakaan ini tidak ada korban jiwa namun pengemudi dari bus SS terjepit di kabin Pengemudi hingga mengalami patah tulang (Wibisono, 2015).

Beberapa penelitian yang terkait dengan *safety driving* salah satunya ialah penelitian dari Herdiana & Amriel (2015). Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Surabaya. Penelitian ini menyatakan bahwa terdapat hubungan positif antara kontrol diri dengan kepatuhan terhadap peraturan sekolah. Sebaliknya, apabila kontrol diri mengalami penurunan, maka kepatuhan berlalu lintas akan mengalami penurunan pula.

Sejalan dengan penelitian Lutfie (2014) yang mengemukakan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara *self-control* dan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor. Gottferdson dan Hirschi (Dalam Lutfie, 2014) menjelaskan bahwa kecelakaan mobil merupakan residu dari sejumlah perilaku mengemudi berisiko diantaranya ngebut, minum, membuntuti kendaraan.kurangnya perhatian, dan pengambilan resiko ugal-ugalan. Perilaku ini ditunjukkan oleh mereka yang memiliki tingkat kesadaran berkendara yang rendah dan yang menekankan manfaat jangka pendek seperti adanya sensasi tinggi dan mengurangi waktu perjalanan. Sehingga dengan kata lain pengemudi dalam hal ini juga mengabaikan *safety driving*.

Sesuai dengan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas maka diperlukan pemikiran dan solusi yang lebih baik lagi dalam mengungkap tingginya kasus kecelakaan yang terjadi khususnya pada armada bus. Dari data

kecelakaan dan hasil penelitian yang terkait bahwa komponen *safety driving* yang paling mempengaruhi ialah faktor manusia. Peneliti ingin melakukan penelitian khususnya pada *self control* dari pengemudi itu sendiri.

Paparan di atas menjadikan peneliti merasa tertarik untuk membahas masalah tersebut, khususnya yang berkenaan dengan *self control* pada pengemudi bus. Untuk itu peneliti mengajukan penelitian dengan judul “Hubungan antara *Self Control* dengan *Safety Driving* pada Pengemudi Bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) di kota Solo”

B. Rumusan masalah

Bertitik tolak dari latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut : Apakah ada hubungan antara *self control* dengan *safety driving* pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) di kota Solo?

C. Tujuan penelitian

Tujuan dari penelitian ini diantaranya ialah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui hubungan antara *self control* dengan *safety driving* pada pengemudi bus AKAP di kota Solo
2. Untuk mengetahui tingkat *self control* pada pengemudi bus AKAP
3. Untuk mengetahui tingkat *safety driving* pada pengemudi bus AKAP
4. Untuk memberi sumbangan efektif tingkat *self control* terhadap *safety driving* pada pengemudi bus AKAP

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini memiliki beberapa manfaat diantaranya ialah sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya ilmu pengetahuan pada bidang ilmu psikologi sosial industri khususnya mengenai perilaku berkendara yang sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan. Sehingga dapat menjadi salah satu referensi untuk memberikan beberapa informasi khususnya bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian yang sama. Selain itu juga dapat memberikan sumbangan teoritis dan masukan pada peneliti yang sudah pernah melakukan penelitian yang sama sebelumnya.

2. Manfaat praktis

a. Bagi pengendara

Penelitian ini diharapkan sebagai bahan pertimbangan kepada para pengemudi agar mengetahui dan menaati prosedur dan mengontrol hawa nafsunya yang mengedepankan berkendara dengan aman, sehingga pengemudi tidak mengesampingkan aturan-aturan yang telah ditetapkan guna mengurangi angka kecelakaan.

b. Bagi Pemerintah (Dinas Perhubungan Darat)

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan bahan pertimbangan pada pemerintah untuk memperketat kendaraan bus yang dapat beroperasi serta lebih selektif dalam memilih pengemudi.