BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sarana transportasi merupakan sarana pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, saat ini aktivitas kehidupan manusia telah mencapai taraf kemajuan semakin kompleks dan beragam. Prasarana transportasi mempunyai 2 peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut (Naviani, 2015).

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (2010) sopir atau pengemudi mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Pengemudi merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Pengemudi mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya bus.

Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah kesehatan masyarakat yang penting di seluruh dunia termasuk Indonesia. WHO tahun 2015 menyebutkan terjadi 1.170.694 kasus meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, sekitar 1.029.037 (87,9%) kematian terjadi di negara berpenghasilan rendah sampai menengah dan 141.656 (12,1%) di negara berpenghasilan tinggi. Di Indonesia, sepanjang tahun 2015 terjadi

15.762 kasus kematian atau rata-rata 1.300 kematian setiap bulan, 45 kematian setiap hari atau dua kematian setiap jam akibat lalu lintas. Data Korlantas Polri 2013-2015 menyatakan bahwa tingkat kecelakaan di Indonesia sebesar 117.949 kecelakaan. Diperkirakan 34,48% kecelakaan terjadi pada pagi hari dan 24,14% pada sore hari. Berdasarkan jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan adalah sepeda motor sebesar 52,5%, mobil pribadi 20%, truk 17,5% dan bus 10%. Bus sebagai sarana transportasi umum dengan membawa penumpang dalam jumlah yang lebih banyak dari pada kendaraan pribadi mencerminkan bahwa angka 10% kasus kecelakaan bus termasuk angka yang cukup besar (Korlantas Polri, 2015).

Penyebab kecelakaan lalu lintas pada umumnya terdiri atas tiga faktor yaitu manusia, kendaraan, dan lingkungan. Faktor manusia (*human error*) memiliki kontribusi yang paling tinggi mencapai 80-90%. Sedangkan untuk faktor kendaraan dan faktor lingkungan memiliki kontribusi secara berurutan sebesar 5-10% dan 10-20% (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2010).

Berdasarkan data Resor Surakarta mencatat jumlah kecelakaan transportasi umum (bus) selama bulan Januari-Desember 2015 sebanyak 26 korban, pada bulan Januari-Desember 2016 sebanyak 17 korban, dan pada bulan Januari-Maret 2017 sebanyak 5 korban. Korban kecelakaan tersebut mengalami luka ringan, luka berat hingga meninggal dunia. Usia yang mengalami kecelakaan lalu lintas ini sebagian besar termasuk kelompok usia produktif yaitu 16-40 tahun. Berdasarkan kawasan yang sering terjadi

kecelakaan lalu lintas yaitu pada kawasan pemukiman dan perkotaan (POLRI Resor Surakarta, 2017).

Salah satu jenis kecelakaan yang sering dialami para pengguna jalan raya diantaranya pada transportasi umum (bus), faktor kecelakaan tersebut karena adanya pengaruh presepsi pengemudi terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat mengemudi. Sopir yang sudah mempunyai masa kerja lama, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan sabuk pengaman. Sabuk pengaman bukanlah alat yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan tetapi hanya alat bantu yang diharapkan bisa mengurangi dampak dari kecelakaan yang terjadi. Faktor kelengkapan surat-surat kendaraan seperti SIM juga dapat mempengaruhi perilaku dalam keamanan berkendara (Naviani, 2015).

Hasil penelitian Rifal, dkk (2015) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada supir Bus PO. Jember Indah. Penelitian Varmazya (2013), di Tahenran Iran diketahui terdapat hubungan negatif antara umur dengan kejadian kecelakaan pada sopir bus. Semakin tua usia sopir bus bukan semakin rendah kejadian kecelakaan. Faktor perilaku sopir dalam *safety driving*, jam kerja perminggu, serta kondisi bus berhubungan secara positif dengan kejadian kecelakaan. Semakin baik perilaku sopir dalam *safety driving*, semakin mengurangi resiko kecelakaan.

Terminal Bus Tirtonadi adalah Terminal bus terbesar di Kota Surakarta. Terminal ini terletak di Kecamatan Banjarsari yang beroperasi 24 jam dalam sehari, karena merupakan jalur angkutan bus antar kota dan antar provinsi. Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada tanggal 22 Desember 2016 terhadap 40% bus AKAP (Angkutan Kota Antar Provinsi) dan AAK (Angkutan Antar Kota) diketahui 1% Bus AKAP terlihat kondisi ban sudah mulai aus baik ban belakang maupun ban depan, sedangkan 0,6% bus AKAP dengan kondisi ban yang masih bagus. Semua bus AKAP dengan kondisi lampu-lampu yang manyala, namun terdapat 0,4% bus AKAP yang tidak terdapat sabuk pengaman. Perilaku sopir selama mengemudikan bus diketahui bahwa semua sopir menyatakan mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi, atau mengejar waktu dalam rangka jumlah setoran. Pengemudi juga terkadang mengambil jalur kiri pada saat menyalip kendaraan lain seperti truk, atau menerobos lampu merah jika kondisi jalan memungkinkan untuk dilewati.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus terminal Tirtonadi.

B. Rumusan Masalah

Apa saja faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus Terminal Tirtonadi?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

   Menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus Terminal Tirtonadi.

2. Tujuan Khusus

   a. Mendeskripsikan karakteristik sopir bus di Terminal Tirtonadi.

   b. Mendeskripsikan tingkat pengetahuan sopir bus di Terminal Tirtonadi.

   c. Mendeskripsikan lama bekerja sebagai sopir bus di Terminal Tirtonadi.

   d. Mendeskripsikan kelengkapan surat berkendara pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.

   e. Mendeskripsikan kondisi kelaikan bus di Terminal Tirtonadi.

   f. Menganalisis hubungan karakteristik dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.

   g. Menganalisis hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.

   h. Menganalisis hubungan lama bekerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus Terminal Tirtonadi.

   i. Menganalisis hubungan kelengkapan surat berkendara dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.

   j. Menganalisis hubungan kondisi kelaikan bus dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Sopir Bus

   Hasil penelitian ini dapat memberikan penjelasan mengenai perilaku *safety driving* pada sopir bus untuk menghindari risiko kecelakaan ditinjau dari pengetahuan dan kelengkapan mengemudi

2. Bagi Masyarakat

   Penelitian ini menambah wawasan dan pengetahuan masyarakat tentang pentingnya berperilaku *safety driving* pada saat megemudi.

3. Bagi Institusi Kepolisian

   Diharapkan dengan hasil penelitian ini dapat menjadi kajian evaluasi mengenai penyuluhan tentang pentingnya memperhatikan *safety driving* bagi sopir bus.

4. Bagi Peneliti Lain

   Memberikan informasi dan data dasar untuk penelitian selanjutnya tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* bagi sopir bus dipengaruhi oleh umur, tingkat pendidikan, lama bekerja, kelengkapan mengemudi seperti SIM.