

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada era modern saat ini masyarakat dituntut untuk memiliki mobilitas kegiatan yang tinggi. Ini membuat manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi demi memperlancar kegiatan setiap hari. Mobilitas yang tinggi tersebut mendorong tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi pula baik barang ataupun manusia di seluruh dunia. Melihat perkembangan tersebut semakin banyak fakta yang ditemukan dimana menunjukkan bahwa jalan raya merupakan tempat pembunuhan manusia di era modern (Lumante, Telew, dan Bawiling 2021).

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyumbang kecelakaan tertinggi di dunia. Berdasarkan Global Status Report on Road Safety 2018 yang diterbitkan oleh WHO pada Desember 2018 disebutkan bahwa setiap tahunnya, di seluruh dunia terdapat lebih dari 1,35 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas (World Health Organization (WHO) 2018). Berdasarkan laporan Badan Pusat Statistik (2020) selama kurun waktu 2015- 2019, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 4,87 persen per tahun di Indonesia.

Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan yaitu masing-masing 1,41 persen dan 6,26 persen. Namun, nilai kerugian materi akibat kecelakaan mengalami peningkatan rata-rata 4,23 persen per tahun Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas POLRI) mencatat jumlah kecelakaan sepanjang 2019 sebanyak 116.411. Jumlah tersebut naik 6,59 persen dibandingkan pada tahun 2018 dengan 109.215 kejadian. Kecelakaan tersebut telah mengakibatkan 175.488 orang menjadi korban dengan komposisi korban luka ringan 78,26 persen, korban luka berat 7,11 persen, dan korban mati (meninggal) 14,63 persen (BPS-Statistics Indonesia 2020).

Badan Pusat Statistik Sumatera Utara melaporkan bahwa telah terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 6.580 kasus di Sumatera Utara pada tahun 2019. Pada tahun 2019 korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 1.731 korban meninggal dunia dengan korban luka berat sebanyak 1.888 kasus.

Pada tahun 2020 jumlah kecelakaan lalu lintas di Sumatera Utara mengalami penurunan yaitu sebanyak 6.083 kasus kecelakaan lalu lintas. Sebanyak 1.670 adalah korban meninggal dunia dan 2.046 mengalami luka berat (Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Utara, 2021).

Kota Medan merupakan daerah penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas di Provinsi Sumatera Utara. Pada april 2021 jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Medan telah mencapai 1.585 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 190 orang dan jumlah korban luka berat sebanyak 836 kasus (Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Utara 2021). Berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia tahun 2017 menyatakan bahwa ada 3 faktor penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas. Faktor terbesar penyebab kecelakaan lalu lintas adalah karena faktor manusia (terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi) adalah sebesar 61%, kedua adalah faktor prasarana dan faktor lingkungan sebesar 30 dan ketiga adalah faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) sebesar 9% (Marroli 2017).

Melihat dari banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya maka diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat (Andi dkk, 2016). Terutama di kalangan Pengemudi bus untuk salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas adalah dengan berperilaku *Safety Driving*. Dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 106 ayat 1 menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Safety driving dipengaruhi oleh 3 faktor utama yaitu faktor internal pengemudi seperti usia, pendidikan, lama bekerja, pengetahuan, keikutsertaan pelatihan, kelelahan, dan faktor eksternal seperti kondisi lingkungan yakni cuaca, jalan rusak dan faktor kendaraan yakni rem dan lampu (Adinugroho dkk, 2014). Manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi manusia dalam berkendara di jalan raya. faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan.

Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem saraf (Elmayanti, Nuddin dan Majid, 2019).

Hasil penelitian Taroreh et al., (2019) tentang Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Dengan Tindakan Safety Riding Pada Komunitas Motor Honda Cbr Manado Community menunjukkan hubungan pengetahuan dengan tindakan safety driving ($p\text{-value } 0,002 < 0,05$). Penelitian oleh Manopo et al., (2018) juga menyatakan bahwa ada hubungan pengetahuan dengan safety riding. Safety driving yang cukup karena pada penelitian tentang tingkat pendidikan diketahui kebanyakan responden berada pada tingkat pendidikan rendah yaitu pada kategori tamat SD – tamat SMA.

Penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) tentang Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik menyatakan bahwa ada hubungan pengetahuan supir dengan pelaksanaan *Safety Driving* dengan hasil uji $p\text{-value } 0,024$. Tingkat pendidikan mempengaruhi pengetahuan seseorang. Hal ini sesuai dengan penelitian oleh Manopo et al., (2018) yang menyatakan ada hubungan pendidikan dengan perilaku safety driving. Hasil penelitian Taroreh et al., (2019) menunjukkan hubungan sikap dengan tindakan Safety driving ($p\text{-value}=0,004$). Sikap Safety driving yang cukup baik karena pada penelitian tentang karakteristik responden berdasarkan umur diketahui responden kebanyakan berada pada kategori umur 17 tahun – 25 tahun. Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kecelakaan lalu lintas.

Ramadhani, Indah dan Ernadi (2020) menyatakan bahwa ada hubungan yang bermakna antara sikap pengemudi dengan pelaksanaan *Safety Driving* dengan nilai $p\text{-value } 0,000$ (Ramadhani, Indah, dan Ernadi 2020). Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 75 pengemudi yang memiliki sikap positif sebanyak 75 pengemudi (94,9%) berperilaku baik dan 4 pengemudi (5,1%) berperilaku kurang, sedangkan 21 pengemudi yang memiliki sikap negatif sebanyak 1 pengemudi (4,8%) yang berperilaku baik dan 20 pengemudi (95,2%) yang berperilaku kurang. Penelitian yang dilakukan oleh Manopo et al., (2018) menyatakan bahwa ada hubungan masa Safety driving dengan safety driving.

Responden memiliki masa *Safety driving* sedang (0-7 tahun) dengan perilaku *Safety driving* yang tidak aman. Dari hasil uji yang telah dilakukan, terlihat nilai p value (0,000) lebih kecil dari (0,05).

Dari survei awal yang dilakukan peneliti untuk melihat bagaimana praktik *Safety driving* angkutan antar kota antar provinsi tersebut. Peneliti memulai pengamatan dimulai dari awal datang terminal PT Nice . Di dalam Terminal tersebut semua bus dalam keadaan terparkir rapi. Berdasarkan survei awal yang dilakukan peneliti terhadap 2 bus yang sudah menyala mesinnya dan siap berangkat. Namun pada saat tersebut supir bus maupun kernet bus tersebut tidak berada di dalam bus tersebut, melainkan meninggalkan bus tersebut agar terisi penumpang terlebih dahulu dengan keadaan mesin menyala. Selang beberapa saat setelah peneliti masuk ke dalam bus, bus yang dinaiki oleh peneliti juga mulai berangkat. Pengemudi bus langsung menancap gas tanpa melakukan pengecekan rem, lampu, dan perlengkapan lain. Selain itu juga pengemudi bus tidak menggunakan safety belt. Keluar dari terminal PT Nice pengemudi bus mulai memacu bus di jalur pantura dengan kecepatan cukup tinggi, pada saat itu peneliti tidak dapat melihat kecepatan dikarenakan speedometer bus tersebut dalam keadaan mati. Melewati jalan yang lurus menjadikan pengemudi bus tersebut mulai memacu kendaraan dengan kecepatan semakin tinggi. Selain berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan lurus, pengemudi bus juga menggunakan handphone (HP) untuk berkomunikasi dan tetap berjalan dengan kecepatan tinggi walau keadaan jalan kurang baik. Selain itu juga pengemudi bus juga tidak mematuhi peraturan/ rambu lalu lintas, misalnya seperti tetap mendahului kendaraan lain di tikungan ataupun ketika marka jalan lurus.

Memperhatikan besarnya potensi angka kejadian kecelakaan yang di timbulkan dari proses berkendara dan dari kelalalain dan antisipasi yang kurang dari pengemudi maka diperlukan adanya pencegahan, yaitu dengan menerapkan sistem keselamatan dan kesehatan kerja dalam transportasi yaitu *safety driving*. Berdasarkan uraian di atas maka peneliti tertarik untuk meneliti "Pengaruh Media Promkes Leaflet terhadap Perilaku *Safety Driving* pada Supir Bus PT. Nice Indonesia, Jalan Amal Luhur Kota Medan".

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka rumusan masalah penelitian ini adalah “Pengaruh Media Promkes Leaflet terhadap Perilaku *Safety Driving* pada Supir Bus PT. Nice Indonesia, Jalan Amal Luhur Kota Medan ?”.

1.3. Tujuan Penelitian

1.3.1. Tujuan Umum

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Pengaruh Media Promkes Leaflet terhadap Perilaku *Safety Driving* pada Supir Bus PT Nice Indonesia, Jalan Amal Luhur Kota Medan.

1.3.2. Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui pengaruh media promkes leaflet terhadap pengetahuan *Safety Driving* Supir Bus PT Nice Indonesia, Jalan Amal Luhur Kota Medan.
2. Untuk mengetahui pengaruh media promkes leaflet terhadap sikap *Safety Driving* Supir Bus PT Nice Indonesia, Jalan Amal Luhur Kota Medan.
3. Untuk mengetahui pengaruh media promkes leaflet terhadap tindakan *Safety Driving* Supir Bus PT Nice Indonesia, Jalan Amal Luhur Kota Medan.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Bagi Instansi tempat penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi serta dapat digunakan sebagai acuan pelaksanaan pelatihan *Safety Driving* pada Supir Bus PT Nice Indonesia, Jalan Amal Luhur Kota Medan.

1.4.2. Bagi Institusi Pendidikan

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi tambahan di perpustakaan.

1.4.3. Bagi Peneliti

Menambah pengetahuan, wawasan dan keterampilan yang berkaitan dengan *Safety Driving*.