

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peran penting dalam mendukung dan menunjang aspek kehidupan manusia yang mencakup perkembangan dan pembangunan infrastruktur, serta menjadi salah satu upaya dalam meningkatkan pergerakan dan mobilitas masyarakat, yang dalam prosesnya akan memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan jumlah penduduk dan perkembangan suatu daerah. Namun, kemajuan dalam transportasi tidak hanya membawa dampak positif, tetapi juga timbul dampak negatif, seperti lalu lintas yang tidak kondusif, kondisi jalan yang rusak karena beban muatan berlebih, serta kecelakaan lalu lintas. Salah satu dampak negatifnya adalah angka kecelakaan lalu lintas yang terus menerus meningkat salah satunya disebabkan oleh rendahnya pengawasan pada *safety driving* dan tidak adanya pelatihan secara berkala terkait *safety driving*. Pelatihan mengemudi yang aman (*safety driving*) akan membantu pengemudi untuk mampu mengelola lalu lintas dan berkontribusi pada peningkatan keselamatan mengemudi, disiplin dalam mengemudi, serta kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas (Pratama et al, 2020).

Menurut Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Presiden ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dengan pendekatan sistematis dan terkoordinasi, melibatkan berbagai sektor dari pemerintah pusat hingga daerah. Dalam ruang lingkup dunia Badan Kesehatan Dunia (*WHO*) menerbitkan dalam Laporan (GSR RS) *Global Status Report Road Safety 2023* menunjukkan bahwa jumlah kematian lalu lintas tahunan telah turun sedikit menjadi 1,19 juta dari 1,35 juta pada tahun 2018. Meskipun demikian, penurunan global hanya sekitar 5% sejak 2010 hingga 2023 artinya kurang dari target pengurangan kematian 50% menuju tahun 2030, sehingga dapat

disimpulkan terdapat masalah yang menghambat tidak tercapainya target seperti banyak negara terus merancang dan membangun sistem mobilitas mereka untuk kendaraan bermotor, bukan untuk orangnya, dan tidak dengan keselamatan sebagai perhatian utama. Disertai dengan populasi global yang terus tumbuh dan semakin urban, meningkatnya permintaan akan mobilitas terutama yang sangat bergantung pada kendaraan pribadi. Hal ini memperlambat upaya untuk menyelamatkan nyawa dan melindungi pengguna jalan yang rentan. Dan jika kematian yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas semua usia dipertimbangkan maka kecelakaan lalu lintas menempati urutan ke 12 penyebab kematian anak di dunia (WHO,2023). Sembilan dari sepuluh kematian berlangsung di negara-negara dengan pendapatan menengah ke bawah, sedangkan masyarakat di negara-negara berpenghasilan rendah masih menghadapi ancaman kematian yang paling tinggi per populasi. Di seluruh dunia, 28% dari total kematian terjadi di Wilayah Asia Tenggara, 25% di Wilayah Pasifik Barat, 19% di Wilayah Afrika, 12% di Wilayah Amerika, 11% di Wilayah Mediterania Timur, dan 5% di Wilayah Eropa (WHO, 2019).

Sedangkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia menurut penuturan Kakorlantas Polri Irjen Aan Suhanan menjelaskan bahwa data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia sebanyak 205.783 kecelakaan terjadi dalam kurun waktu Januari-Desember 2024. Peristiwa tersebut menewaskan sekitar 27.000 jiwa, dengan angka tersebut kecelakaan lalu lintas menempati posisi ke 3 penyebab kematian tertinggi setelah kasus penyakit *HIV/AIDS* dan *TBC* di Indonesia (Dirgakkum Korlantas Polri, 2024). Badan Pusat Statistik (BPS) telah meringkas jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas dari tahun 2019-2023 angka kecelakaan di Indonesia semakin meningkat. Pada tahun 2019, angka kecelakaan lalu lintas mencapai 116.411 kejadian. Di tahun 2020 terjadi 100.028 kecelakaan, sementara pada tahun 2021 sebanyak 103.645 dan pada tahun 2022 dan 2023 mencapai 139.258 dan 146.854 kejadian.

Dalam kurun waktu Januari-Desember 2023 Korlantas Polri merilis 3 provinsi di Indonesia yang memiliki tingkat kecelakaan paling tinggi diantaranya urutan pertama data di Polda Jawa Timur sebanyak 29.372 kasus, kedua data di Polda Jawa Tengah sebanyak 29.031 kasus, ketiga data di Polda Metro Jaya sebanyak 10.711 kasus (DKI Jakarta, Bekasi, Depok). Adapun data yang lebih spesifik nya mengenai angka kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta pada tahun 2024 berjumlah 7.546 kejadian, dengan korban meninggal sebanyak 384 jiwa, korban luka berat 1.026, korban luka ringan 7.670, kerugian benda sebanyak 9.353, serta kerugian uang sebesar Rp.10.265.640.000.

Dari banyaknya insiden kecelakaan di Indonesia, tiap kejadian biasanya dipicu oleh berbagai faktor yang muncul, seperti faktor manusia yang berperan sebesar 80%-90%, faktor kendaraan 4%, faktor jalan 3%, faktor lingkungan 1%, dan faktor lainnya 2%. Yang dimaksud faktor manusia tersebut adalah kurangnya kesadaran akan sikap berkendara yang baik sehingga menghasilkan kecerobohan, kelalaian, dan menyepelekan keselamatan dirinya sendiri dan pengguna jalan lainnya (Korlantas Polri, 2018).

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Ayuningtyas, dkk (2016) terungkap bahwa 61,8% dari pengemudi Road Tank di PT Pertamina belum menerapkan perilaku *safety driving*. Penelitian yang dilakukan oleh Avendika Bagoes (2019) pada pengemudi bus ekonomi *travel* Semarang yang menyebutkan terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dan perilaku *safety driving*. Penelitian Riyan Perwitaningsih (2013) menyatakan terdapat hubungan yang signifikan antara sikap (*attitude*) dan persepsi terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada mahasiswa kesehatan masyarakat UDINUS Semarang. Pelatihan *safety driving* berhubungan dengan perilaku *Safety Driving* (Prasetya, dkk, 2016), dalam penelitian lain yang dilakukan oleh Dimas Adiyanto (2021) pada Pengemudi Bus di Semarang dengan hasil uji $p\text{-value} = 0,008 < 0,05$ yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara pelatihan *safety driving* dengan perilaku *safety driving*.

Selain itu menurut sumber data Korlantas Polri tahun 2024 Provinsi DKI Jakarta termasuk 3 Provinsi di Indonesia yang memiliki angka kecelakaan lalu lintas tertinggi di Indonesia, yang mana PT Bundamedik Tbk berada di DKI Jakarta, dimana perusahaan ini memiliki beberapa unit usaha yang masing-masing unit memiliki pekerja yang bertugas sebagai pengemudi baik pengemudi ambulan maupun pengemudi mobil operasional. PT Bundamedik Tbk merupakan penyedia layanan kesehatan yang memiliki teknologi kedokteran modern dengan memiliki unit usaha seperti Rumah Sakit, Laboratorium, dan Pelayanan Evakuasi Ambulance. Dimana dalam mobilitasnya akan membutuhkan transportasi yang sangat erat hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas serta penerapan praktik perilaku *safety driving* di jalan raya. Dalam 3 tahun terakhir pernah terjadi kecelakaan dimana pada saat Ambulan mendampingi konvoi *club* motor *Harley Davidson* dari Jakarta ke Lembang bandung, ambulance mengalami kecelakaan yaitu tertabrak truk pengangkut bahan bangunan yang tidak kuat menahan dimana posisi ambulan berada di belakang truk tersebut dengan jarak antara bagian belakang truk dengan bagian depan ambulan terlalu dekat sehingga tabrakan tidak bisa dihindari. Dari kejadian tersebut baik pengemudi truk tidak memperhatikan kondisi kendaraan dan muatan nya sehingga mundur dan menabrak karena tidak kuat menahan, di sisi lain pengemudi ambulan juga tidak memperhatikan jarak aman antar kendaraan yang merupakan kelalaian dalam perilaku *safety driving*. Berdasarkan kejadian tersebut diperlukan upaya pencegahan, antara lain dengan menerapkan perilaku *safety driving* dalam berkendara. Selain itu, juga diperlukan pendekatan untuk memahami keterkaitan antara tingkat pengetahuan, sikap, persepsi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk selama menjalankan tugas serta memberikan rekomendasi atau solusi perbaikannya.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam sebuah penelitian yang dilakukan oleh Nurwanti (2020) di Jakarta disebutkan bahwa dari 96 responden yang diteliti, sebanyak 47,9% responden berperilaku mentaati peraturan lalu lintas (dikategorikan baik), sedangkan 52,1% lainnya berperilaku tidak mentaati peraturan lalu lintas (dikategorikan buruk).

Berdasarkan hasil survei awal dengan pengisian kuesioner pada 5 pengemudi terdapat 3 orang yang ternyata masih belum mengerti dan belum menerapkan konsep perilaku *safety driving* saat melakukan pekerjaannya seperti mengemudi tidak memakai sabuk pengaman dengan alasan jarak yang dekat. Selain itu berdasarkan data dari Satlantas Wilayah Jakarta Pusat (2024) terdapat 611 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 13 jiwa meninggal, 18 jiwa luka berat, 743 jiwa luka ringan. Oleh sebab itu, penulis akan mencoba menganalisis hubungan pengetahuan, sikap (*attitude*) dan persepsi terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety driving*) pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Apakah terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan, sikap (*attitude*), dan persepsi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui hubungan antara pengetahuan, sikap (*attitude*), dan persepsi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025

1.4.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui gambaran distribusi frekuensi tingkat pengetahuan responden terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025
- b. Mengetahui gambaran distribusi frekuensi sikap (*attitude*) terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025
- c. Mengetahui gambaran distribusi frekuensi persepsi responden terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025
- d. Mengetahui gambaran distribusi frekuensi perilaku *safety driving* responden terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil

operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025

- e. Mengetahui hubungan antara tingkat pengetahuan, sikap (*attitude*) dan persepsi responden terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi ambulan dan mobil operasional di PT Bundamedik Tbk tahun 2025

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.3 Manfaat Bagi Peneliti

Memberikan manfaat untuk peneliti dalam mengembangkan wawasan dan pengetahuan mengenai keselamatan yang dapat mengurangi dampak resiko dari terjadinya kecelakaan lalu lintas, serta dapat dijadikan sebagai sarana penerapan ilmu yang sudah di pelajari di saat perkuliahan.

1.4.4 Manfaat Bagi Pengemudi

Dapat membantu pengemudi dalam mengurangi insiden kecelakaan, serta meningkatkan pengetahuan, sikap (*attitude*), dan persepsi tentang perilaku *safety driving* dan meningkatkan kualitas pengemudi dalam upaya keselamatan berkendara.

1.4.5 Manfaat Bagi Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Universitas MH Thamrin

Untuk mendapatkan gambaran tentang perilaku mengemudi pekerja dan untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya berkendara dengan aman sebagai cara untuk menjaga keselamatan berkendara.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah semua karyawan yang bekerja sebagai pengemudi di PT Bundamedik Tbk tahun 2025.

