

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut data dari Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), sebanyak 1,35 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020. Korban yang paling banyak adalah pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara sepeda motor. Negara dengan penghasilan rendah menyumbang angka kematian kecelakaan lalu lintas tertinggi yaitu sebanyak 93% kematian. Kecelakaan lalu lintas juga merupakan penyebab utama kematian anak-anak remaja usia 5-29 tahun (WHO, 2020).

Keselamatan transportasi jalan saat ini menjadi isu global. Dalam beberapa tahun terakhir, peningkatan pesat jumlah kendaraan bermotor di Indonesia, ditambah dengan peningkatan jumlah penduduk yang memiliki kendaraan berbanding lurus dengan masalah keselamatan jalan (Perlaungan, 2021).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, pada tahun 2018 terdapat 109.215 kecelakaan lalu lintas di Indonesia dengan kematian sebanyak 29.472 orang, luka berat 13.315 orang, dan luka ringan 130.571 orang (Badan Pusat Statistik, 2021).

Menurut dirlantas Polda jatim pada tahun 2017, Provinsi Jawa Timur menduduki peringkat teratas untuk tingginya kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia dan Surabaya menjadi salah satu kota yang memiliki angka kecelakaan tertinggi (Nastiti, 2017).

Tabel 1.1 3 Kabupaten/Kota di Jawa Timur Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas tertinggi tahun 2019

Kota/Kabupaten	Jumlah Kejadian Kecelakaan
Kabupaten Jombang	104
Kota Surabaya	96
Kabupaten Kediri	90

Sumber : Dirlantas Polda Jatim, 2019.

Menurut hasil penelitian Noer tentang efektifitas sistem surveilans cedera akibat kecelakaan lalu lintas kota Surabaya menunjukkan bahwa faktor pengemudi tertinggi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah faktor tidak tertib (53%) dan lengah (44%)(Noer, 2015).

1.2 Identifikasi Masalah

Kota Surabaya sebagai Ibukota Provinsi Jawa Timur menjadi pusat kegiatan pemerintahan, selain itu juga sebagai salah satu kota perdagangan, industri serta pendidikan. Kegiatan ini berdampak pada meningkatnya volume kendaraan di kota Surabaya. Salah satu dampak dari meningkatnya volume kendaraan adalah meningkatnya volume lalu lintas adalah masalah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2012 tercatat 1.349 kejadian kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 174 orang meninggal. Kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dengan jumlah

tertinggi di kota Surabaya adalah sepeda motor. Data kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya pada tahun 2017 menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor yang terlibat kecelakaan lalu lintas adalah sebanyak 1.811 kendaraan dari total 2.327 kendaraan yang terlibat. Profesi dari pelaku kecelakaan dengan jumlah tertinggi adalah karyawan, pelajar, dan mahasiswa, yang berarti rentang usia pelaku kecelakaan berada dalam usia produktif (Arung and Widyastuti, 2020).

Tabel 1.2 Data Korban dan Pelaku Kecelakaan lalu Lintas Menurut Kelompok Umur 2015-2017

Usia (Th)	2015		2016		2017	
	Korban	Pelaku	Korban	Pelaku	Korban	Pelaku
00-09	31	1	34	4	47	1
10-15	64	31	82	42	75	35
16-30	444	365	611	444	618	501
31-40	198	158	253	211	273	248
41-56	194	142	215	168	300	247
<56	262	142	327	193	438	279
Jumlah	1.193	839	1.522	1.062	1.751	1.311

Sumber : BPS Kota Surabaya, 2019

Menurut data BPS Kota Surabaya menunjukkan bahwa kelompok usia korban kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya paling banyak adalah pada usia 16-30 tahun. Demikian juga kelompok usia pelaku dalam kejadian kecelakaan sepeda motor berada pada usia 16-30 tahun (BPS Kota Surabaya, 2019).

Tabel 1.3 Data Jenjang Pendidikan Pelaku Dan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor di Kota Surabaya tahun 2017

Jenjang Pendidikan	Jumlah Korban	Jumlah Pelaku
SD	46	4
SLTP	130	88
SLTA	1.415	1.103
Perguruan Tinggi	139	116

Sumber : BPS Kota Surabaya, 2019

Menurut data BPS Kota Surabaya tahun 2019 menunjukkan bahwa tingkat pendidikan korban maupun pelaku tertinggi ada pada tingkat SLTA. Jumlah korban pada tingkat SLTA yaitu sebanyak 1.414 korban. Sedangkan pelaku pada tingkat pendidikan SLTA sebanyak 1.103 orang.(BPS Kota Surabaya, 2019)

Menurut data polantas pada tahun 2013 kecelakaan lalu lintas paling banyak terjadi pada jam 12.00 hingga jam 18.00 (Chief of Traffic Corps Indonesian National Police, 2014).

Tabel 1.4 Data Waktu Kecelakaan Lalu lintas Pengendara Sepeda Motor di Kota Surabaya

No	Waktu	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas	%
1	Pukul 00.00-06.00	13.426	13%
2	Pukul 06.00-12.00	30.817	31%
3	Pukul 12.00-18.00	31.772	32%
4	Pukul 18.00-24.00	24.090	24%
Jumlah		100.105	100%

Sumber : Polantas Dalam Angka 2013

Terdapat 3 aspek utama yang menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu aspek manusia, aspek kendaraan, dan aspek jalur. Informasi dari luar Negara ataupun Kepolisian Indonesia memperlihatkan bahwa kecelakaan lalu lintas 90% diakibatkan oleh aspek manusia (pengemudi), sebaliknya aspek kendaraan dan aspek jalur hanya menyumbang sebesar 5% (Oktaria, Lestantiyo and Deny, 2021).

Faktor manusia menjadi penyebab banyaknya korban jiwa yaitu pada tahun 2014 data polrestabes Surabaya menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas Surabaya tertinggi berada di wilayah wonokromo yakni sebanyak 147 kejadian. (Hidayati and Hendrati, 2016). Wonokromo juga merupakan jalan penghubung Kabupaten Sidoarjo dan Rungkut, sehingga banyak masyarakat yang melewati jalan tersebut menuju tempat kerja/tempat sekolah/dan pusat kegiatan lainnya.

Indonesia menjadi salah satu negara yang terdampak Covid-19. Pada tanggal 2 Maret 2020, Indonesia mulai menyatakan bahwa telah ditemukan dua kasus infeksi akibat virus Covid-19. Provinsi Jawa Timur menjadi provinsi yang memiliki kasus Covid-19 terbesar kedua di Indonesia. Saat ini terdapat sebanyak 49.174 kasus terkonfirmasi positif Covid-19. Salah satu upaya untuk mengurangi penyebaran virus adalah dengan melakukan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan melaksanakan penerapan protokol kesehatan di semua bidang. Pelaksanaan tersebut juga dilakukan pada wilayah Surabaya. Namun, salah satu dampak yang terjadi adalah terjadinya beberapa pembatasan angkutan

transportasi baik yang pribadi maupun massal (Pemerintah Provinsi Jawa Timur, 2020).

Dengan diberlakukannya PSBB, maka volume lalu lintas dan kapasitas ruas jalan akan mengalami penurunan. Hal ini dikarenakan adanya kebijakan *work from home* (WFH) pada masa pandemi untuk menekan persebaran virus Covid-19. Kebijakan WFH juga mempengaruhi mobilitas yang terjadi sehingga perlu diadakan analisis terhadap fenomena kecelakaan lalu lintas khususnya pada siswa SMA yang juga menerapkan sistem belajar secara daring (Putri, 2020).

Oleh karena itu penulis ingin melakukan penelitian tentang hubungan antara perilaku berkendara dan waktu berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di Kecamatan Wonokromo Kota Surabaya.

1.3 Pembatasan dan Rumusan Masalah

A. Pembatasan Masalah

Batasan masalah yang dirumuskan dalam masalah ini adalah pada faktor manusia (Host Peneliti) dengan variabel penelitian yakni perilaku berkendara dan waktu berkendara pada siswa SMA terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas di Kecamatan Wonokromo Kota Surabaya.

B. Rumusan Masalah

“Apakah ada hubungan perilaku keselamatan berkendara dan waktu berkendara dengan kejadian kecelakaan

lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo Kota Surabaya?”

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

A. Tujuan Umum

Tujuan penelitian ini untuk menganalisis hubungan perilaku keselamatan berkendara dan waktu berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.

B. Tujuan Khusus

1. Menganalisis hubungan kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.
2. Menganalisis hubungan keadaan mengantuk dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.
3. Menganalisis hubungan kecepatan berkendara dengan Kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.
4. Menganalisis hubungan ketertiban berkendara dengan Kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.

5. Menganalisis hubungan penggunaan telepon genggam dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.
6. Menganalisis hubungan kepemilikan SIM C dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.
7. Menganalisis hubungan waktu berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kecamatan Wonokromo.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai pembelajaran dan menambah pengetahuan, wawasan, serta pengalaman dalam penelitian epidemiologi kecelakaan lalu lintas.

2. Manfaat Bagi Fakultas

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi atau masukan dalam ilmu pengetahuan mengenai bidang epidemiologi kecelakaan lalu lintas.

3. Manfaat Bagi Instansi Kepolisian

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan dalam melakukan upaya preventif terhadap kecelakaan lalu

lintas yang berhubungan dengan factor perilaku pengendara sepeda motor pada siswa SMA.

4. Manfaat Bagi masyarakat

Hasil penelitian ini dapat meningkatkan kesadaran masyarakat bahwa perlu adanya peningkatan kesadaran berlalu lintas untuk memperhatikan faktor perilaku berkendara dan waktu berkendara sepeda motor yang berhubungan dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas.