

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemindahan barang maupun penumpang menuju ke tempat tujuan yang dibutuhkan merupakan definisi dari transportasi menurut Morlok (1978). Adapun transportasi terbagi menjadi transportasi darat, laut, dan udara, baik umum maupun pribadi. Transportasi menjadi jantung mobilitas kehidupan di perkotaan seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk serta kemajuan bidang teknologi. Indonesia menjamin subsidi dalam regulasi transportasi dalam mendorong peran angkutan umum di perkotaan melalui pengembangan konsep dengan metode baru yaitu pembelian layanan (*buy the services*). Para fasilitator transportasi semakin bersaing dalam menyediakan layanan jasa transportasi dengan meningkatkan kuantitas seiring bertambahnya konsumen, memperbaiki mutu dan kualitas dari segi pelayanan maupun inovasi fasilitator dalam menarik banyak perhatian kalangan konsumen.

Jakarta menjadi kota terbesar di Indonesia dengan pusat mobilitas masyarakat yang tinggi dimana menurut catatan Direktorat Jenderal Kependudukan dan Pencatatan Sipil (Dukcapil) Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri), penduduk Jakarta berjumlah 11,25 juta jiwa per 30 Juni 2021 dari total penduduk Indonesia sebanyak 272,23 juta jiwa.

Beberapa transportasi darat andalan masyarakat umum Jakarta seperti : kereta *commuter line*, Bus Transjakarta, ojek online, MRT (*Mass Rapid Transit*), dan LRT (Lintasan Rel Terpadu). Transportasi umum darat dengan fasilitas dan layanan berbeda memiliki tujuan yang sama yakni memanjakan konsumen dengan fungsi masing-masing dan diharapkan dapat mengurangi angka kemacetan lalu lintas yang disebabkan seperti banyaknya kendaraan pribadi.

Tersedianya transportasi umum darat, masyarakat jumlah banyak dapat berpindah ke tujuan yang sama dalam satu armada. Menurut Warpani, (1990) bahwa transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat dan seringkali identik dengan moda transportasi jalan raya. Beberapa manfaat yang dapat dirasakan konsumen seperti dapat mengurangi pemakaian kendaraan pribadi, menghemat waktu dan tenaga, serta dapat meminimalisir pengeluaran untuk transportasi. Selain dari manfaat yang diterima konsumen transportasi khususnya pada transportasi darat, seiring dengan bertambahnya kuantitas armada transportasi darat tentu dapat meningkatkan peluang angka kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas juga merupakan salah satu penyebab kematian yang paling sering terjadi diantara cedera yang penyebabnya tidak disengaja (*unintentional injuries*) lainnya seperti : cedera akibat terjatuh, tenggelam, terbakar, dan keracunan. Lalu lintas memiliki arti gerak kendaraan dan orang di dalam ruang lintas jalan, dimana lalu lintas memiliki beragam peraturan yang mengatur di dalamnya. Peraturan

perundangan mengatur tata cara berlalu lintas di jalan yang patut dipatuhi para pengguna jalan. Hal ini bertujuan agar menghindari kecelakaan lalu lintas yang dapat terjadi. Sekitar 1.25 juta nyawa melayang akibat kecelakaan lalu lintas jalan. Dilansir oleh *World Health Organization* (WHO) *Road Traffic Injuries*, (2015) bahwa tahun 2030, kecelakaan lalu lintas dapat berpotensi menjadi penyebab kematian ketujuh di dunia. Selain itu, sebesar 90 % dari kematian di jalan diduduki oleh negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah. Sementara itu, di negara-negara maju seperti Amerika, Eropa dan Pasifik Barat mengalami penurunan angka kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016 dibandingkan dengan tahun-tahun sebelum itu.

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, diperoleh bahwa terjadi peningkatan selama tiga tahun terakhir dari tahun 2017 – 2019. Budi Setyadi sebagai Dirjen Perhubungan Barat menyatakan sebesar 61 % kecelakaan terjadi akibat *human error*, faktor sarana dan prasarana sebesar 30 % dan 9 % akibat dari pemenuhan persyaratan laik jalan. Selama tahun 2001 – 2018 tingkat fatalitas kecelakaan di Indonesia terus mengalami peningkatan. Adapun dari tahun 2018, bus untuk mengangkut orang dan truk pengangkut barang menjadi jenis kendaraan ketiga yang sering terjadi kecelakaan setelah sepeda motor dan mobil. Tidak hanya itu, pada tahun 2019, bus dan truk menduduki urutan kedua jenis kendaraan sering terjadi kecelakaan. Jumlah kecelakaan bus menurut data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2015,

selama lima tahun terakhir terdapat sekitar 5.889 kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya dengan tingkat pertumbuhan kecelakaan sebesar 0,5%. Dibandingkan dengan jumlah bus yang ada di seluruh Indonesia, rata-rata tiap tahun terdapat sekitar 0,0021% dari jumlah bus yang ada di Indonesia mengalami kecelakaan lalu lintas. Angka tersebut lebih besar bila dibandingkan dengan jumlah kecelakaan mobil dengan rata-rata sekitar 0,0019% dari jumlah mobil yang ada di Indonesia.

Ide pembangunan proyek *Bus Rapid Transit* di Jakarta muncul sekitar tahun 2001. Kemudian ide ini ditindaklanjuti oleh Gubernur DKI Jakarta saat itu, Sutiyoso. Sebuah institut bernama *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) menjadi pihak penting yang mengiringi proses perencanaan proyek ini. Konsep awal dibuat oleh PT Pamintori Cipta, sebuah konsultan transportasi yang sudah sering bekerjasama dengan Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Selain pihak swasta, terdapat beberapa pihak lain yang juga mendukung keberhasilan dari proyek ini, di antaranya adalah badan bantuan Amerika (US AID) dan *The University of Indonesia's Center for Transportation Studies* (UI-CTS). Transjakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004, ditandai dengan peresmian Koridor I, dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, dan terjangkau bagi warga Jakarta. Sejak awal pengoperasian Transjakarta, harga tiket ditetapkan untuk disubsidi oleh pemerintah daerah. Dalam rangka sosialisasi dan pengenalan angkutan massal ini kepada masyarakat, pada 2 minggu pertama pengoperasiannya (15-30

Januari 2004) pengguna Transjakarta tidak dikenakan tarif. Mulai 1 Februari 2004, tarif Transjakarta mulai diberlakukan seharga Rp 2000. Pada tahun 2012, Dinas Perhubungan DKI Jakarta memutuskan untuk menaikkan tarif Transjakarta seharga Rp 3500.

Beberapa pengembangan pasca-peresmian Koridor I terus dilakukan, antara lain lowongan pengemudi bus yang terbuka bagi perempuan, perbaikan sarana-prasarana bus dan stasiun BRT, pemberlakuan zona khusus perempuan, penempatan petugas di dalam bus, sterilisasi jalur Transjakarta dengan portal manual maupun otomatis, uji coba sistem *contra-flow* (jalur Transjakarta yang berlawanan arah dengan jalur umum yang bersinggungan), serta pelayanan bagi pengguna penyandang cacat. Jarak lintasan Koridor I Bus Transjakarta dengan jurusan Blok M ke Kota sepanjang 12.9 km.

Mutu pelayanan di bidang transportasi khususnya transportasi darat antar halte dapat ditingkatkan dengan meningkatkan kualitas keselamatan mengemudi. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti merasa perlu melakukan penelitian mengenai faktor risiko yang memengaruhi perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I *shift* kerja 1.

1.2 Identifikasi Masalah

Masyarakat Jakarta kini kian akrab ditemani oleh Bus Transjakarta yang tersebar ke 13 koridor dengan total lintasan BRT terpanjang di dunia

yaitu 251,2 km dengan melewati 258 halte. Semakin lama terjadi penambahan baik koridor maupun Bus Transjakarta sesuai harapan Gubernur DKI Jakarta, Anies Baswedan untuk meminimalisir kemacetan lalu lintas di Jakarta, dengan harapan setiap halte terdapat di setiap 500 meter. Kuantitas armada yang kian bertambah meningkatkan peluang angka kecelakaan.

Angka kecelakaan pada Bus Transjakarta sudah tidak asing bagi siapa saja. Berita kecelakaan dapat mudah diakses dan ditemukan di berbagai *platform* media dengan penyebab kecelakaan yang berbeda-beda. Peneliti mendapatkan angka kecelakaan Bus Transjakarta dari 13 koridor pada tahun 2014 – 2016 dan 2019 – 2021 (pada Koridor I jurusan Blok M – Kota). Berikut adalah tabel data jumlah kecelakaan Bus Transjakarta di tahun 2014 – 2016.

Tabel 1. 1 Jumlah Kecelakaan Bus Transjakarta di tahun 2014

Koridor	Rute Koridor	Jumlah Kecelakaan
Koridor I	Blok M – Kota	36
Koridor 2	Harmoni – Pulogadung	79
Koridor 3	Kalideres – Harmoni	95
Koridor 4	Dukuh Atas – Pulogadung	55
Koridor 5	Kampung Melayu – Ancol	51
Koridor 6	Ragunan – Latuharhari	96
Koridor 7	Kampung Melayu – Kampung Rambutan	75
Koridor 8	Lebak Bulus – Harmoni	70
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	116
Koridor I0	Cililitan – Tanjung Priok	32
Koridor I1	Pulo Gebang – Kampung Melayu	14
Koridor I2	Pluit – Tanjung Priok	51
	Total	770

Keterangan:

Sumber: Jakarta Open Data

Tabel 1. 2 Jumlah Kecelakaan Bus Transjakarta di tahun 2015

Koridor	Rute Koridor	Jumlah Kecelakaan
Koridor I	Blok M – Kota	23
Koridor 2	Harmoni – Pulogadung	28
Koridor 3	Kalideres – Harmoni	25
Koridor 4	Dukuh Atas – Pulogadung	22
Koridor 5	Kampung Melayu – Ancol	26
Koridor 6	Ragunan – Latuharhari	62
Koridor 7	Kampung Melayu – Kampung Rambutan	39
Koridor 8	Lebak Bulus – Harmoni	75
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	57
Koridor I0	Cililitan – Tanjung Priok	29
Koridor I1	Pulo Gebang – Kampung Melayu	4
Koridor I2	Pluit – Tanjung Priok	28
	Total	418

Keterangan:

Sumber: Jakarta Open Data

Tabel 1. 3 Jumlah Kecelakaan Bus Transjakarta di tahun 2016

Koridor	Rute Koridor	Jumlah Kecelakaan
Koridor I	Blok M – Kota	53
Koridor 2	Harmoni – Pulogadung	67
Koridor 3	Kalideres – Harmoni	65
Koridor 4	Dukuh Atas – Pulogadung	34
Koridor 5	Kampung Melayu – Ancol	30
Koridor 6	Ragunan – Latuharhari	120
Koridor 7	Kampung Melayu – Kampung Rambutan	60
Koridor 8	Lebak Bulus – Harmoni	105
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	93
Koridor I0	Cililitan – Tanjung Priok	58
Koridor I1	Pulo Gebang – Kampung Melayu	28
Koridor I2	Pluit – Tanjung Priok	70
	Total	783

Keterangan:

Sumber: Jakarta Open Data

Sedangkan angka kecelakaan Bus Transjakarta Koridor I pada tahun 2019 sebanyak 32, pada tahun 2020 sebanyak 20 dan pada tahun 2021 sebanyak 248. Informasi angka kecelakaan ini didapatkan dari PPID Humas Transjakarta.

Koridor I Transjakarta dengan rute perjalanan Blok M menuju Kota, sebagai koridor pertama yang dioperasikan oleh Transjakarta. Koridor ini menghubungkan wilayah padat pekerja seperti di Jalan Sudirman dengan khas gedung-gedung untuk bekerja dengan pusat perdagangan di Kota. Adapun sebelum Pandemi Covid-19 berlangsung, koridor ini ramai oleh warga terlebih di hari Minggu dimana terdapat kegiatan *Car Free Day* (CFD). Selain itu, penelitian ini berfokus pada *shift* 1 (*shift* pertama) dari total tiga *shift* dalam sehari karena kecelakaan Bus Transjakarta kerap kali terjadi pada *shift* pertama yang disebabkan oleh pengemudi mengantuk. Salah satu contoh seperti di kasus kecelakaan yang terjadi di Halte Cawang – Ciliwung, Jakarta Timur pada Senin, 25 Oktober 2021 pukul 08.30 yang disebabkan oleh pengemudi mengantuk.

Kecelakaan Bus Transjakarta disebabkan oleh faktor *human error* maupun dari faktor pengendara lain. Dari faktor *human error* yang sudah seringkali terjadi akibat Pengemudi mengantuk, berlaju kencang melebihi batas maksimal, dan lainnya. Berdasarkan pemaparan di atas, peneliti berkeinginan untuk meneliti faktor-faktor yang memengaruhi perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I di *shift* kerja 1.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka perumusan masalah pada penelitian ini adalah “Apa saja faktor risiko yang berhubungan dengan perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I ?”

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* kerja 1 dengan mengadopsi dari *Teori Lawrence Green*.

1.4.2 Tujuan Khusus

Tujuan khusus dari penelitian ini, yaitu :

1. Mengidentifikasi faktor karakteristik responden (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan masa kerja) pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1
2. Mengidentifikasi *predisposing factors* (tingkat pengetahuan) pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1
3. Mengidentifikasi *enabling factors* (kondisi kendaraan dan jenis kendaraan) pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1

4. Mengidentifikasi *reinforcing factors* (dukungan keluarga) pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1
5. Menganalisis hubungan faktor karakteristik responden (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan masa kerja) terhadap perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1
6. Menganalisis hubungan *predisposing factors* (tingkat pengetahuan) terhadap perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1
7. Menganalisis hubungan *enabling factors* (kondisi kendaraan dan jenis kendaraan) terhadap perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1
8. Menganalisis hubungan *reinforcing factors* (dukungan keluarga) terhadap perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* 1

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Peneliti

Diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan, wawasan, pengalaman dan keterampilan bagi peneliti serta menambah wawasan peneliti di bidang kesehatan dan keselamatan kerja khususnya transportasi umum di darat.

1.5.2 Bagi Kesehatan Masyarakat SIKIA UNAIR Banyuwangi

Diharapkan dapat menjadi tambahan referensi dan bahan kepustakaan bagi mahasiswa maupun pihak lain yang ingin melakukan penelitian di sektor transportasi darat pada bagian kesehatan dan keselamatan kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga.

1.5.3 Bagi PT Transjakarta

Sebagai bahan pertimbangan dalam usaha mencegah dan mengurangi peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas dan memberikan informasi di bidang kesehatan dan keselamatan kerja.