

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang memiliki populasi penduduk ke - 5 terbanyak di dunia setelah negara Brazil. Jumlah penduduk Negara Indonesia mencapai 255,993,674 jiwa (menurut *CIA World Factbook* Tahun 2015). Pertumbuhan penduduk di Negara Indonesia sangat cepat sehingga memicu pertumbuhan penduduk yang sangat pesat. Seiring dengan pertumbuhan penduduk maka penggunaan transportasi juga akan semakin meningkat. Berdasarkan keterangan dari Kepolisian Republik Indonesia bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya mengalami peningkatan.

Tabel 1.1
Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis di Indonesia

Tahun	Mobil Penumpang	Bis	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
2008	7,489,852	2,059,187	4,452,343	47,683,681	61,685,063
2009	7,910,407	2,160,973	4,452,343	52,767,093	67,336,644
2010	8,891,041	2,250,109	4,687,789	61,078,188	76,907,127
2011	9,548,866	2,254,406	4,958,738	68,839,341	85,601,351
2012	10,432,259	2,273,821	5,286,061	76,381,183	94,373,324

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2016

Berdasarkan data WHO tahun 2011 diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu pembunuh terbesar ke-3, di bawah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis* / TBC. Sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun (BIN, 2013).

Di Negara Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia (*human error*) menjadi faktor utama

terjadinya peningkatan angka kecelakaan lalu lintas. Dari data kepolisian Republik Indonesia, pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp. 203 triliun – Rp. 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1% dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia).

Dari data Kepolisian Resor Kota Besar Bandung diketahui bahwa grafik data peningkatan pelanggaran lalu lintas di Kota Bandung dari tahun 2013 – 2015 mengalami kenaikan.

Tabel 1.2
Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandung Tahun 2012 - 2016

Tahun	Jumlah	Jenis Pelanggaran yang Dilakukan						Keterangan
		Helm	Kelengkapan	Surat-Surat	Bocengan Lebih dari 1 Orang	Marka Rambu	Melawan Arus	
2012	108,003	3,333	9,491	35,815	292	58,894	178	
2013	61,821	976	5,611	12,573	598	41,534	529	
2014	66,257	1,735	8,794	14,770	872	39,205	881	
2015	103,681	11,747	6,200	17,276	2,713	61,074	4,671	
2016	21,703	779	1,589	4,199	267	14,603	266	s/d Februari

Sumber : Satuan Lalu Lintas POLRESTABES Bandung, 2016

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Bandung mengalami peningkatan setiap tahun. Data peningkatan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Bandung disajikan dalam bentuk tabel di bawah ini :

Tabel 1.3
Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bandung Tahun 2012 - 2016

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Akibat				Keterangan
			Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Materi	
1	2012	780	85	37	819	Rp 1,155,000,000.000	
2	2013	792	117	29	845	Rp 1,253,790,000.000	
3	2014	744	145	17	795	Rp 1,451,200,000.000	
4	2015	682	100	10	801	Rp 1,553,350,000.000	
5	2016	162	18	1	203	Rp 269,050,000.000	s/d Maret
Jumlah		3160	465	94	3463	Rp 5,682,390,000.000	

Sumber : Satuan Lalu Lintas POLRESTABES Bandung, 2016

Faktor – faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas berdasarkan buku yang berjudul “*Safety Riding & Sosialisasi UU NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*” yang diterbitkan oleh Satuan Lalu Lintas POLRESTABES Kota Bandung adalah faktor pengemudi, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor cuaca. Berdasarkan situs Badan

Inteligensi Negara (BIN) dikatakan bahwa faktor kelalaian pengemudi yang menjadi penyebab utama tingginya angka kecelakaan lalu lintas. dan Kepolisian Republik Indonesia berupaya menekan angka tingginya kecelakaan lalu lintas dengan menerapkan perilaku *safety riding* dan *safety driving* kepada masyarakat. Penelitian ini akan fokus membahas mengenai perilaku *safety riding* pengemudi sepeda motor.

1.2. Identifikasi Masalah

Faktor pengemudi merupakan penyebab utama tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Perilaku *safety riding* belum sepenuhnya dimiliki oleh pengemudi sepeda motor di kota Bandung, hal ini terbukti dari tingginya angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Bandung dimana terdapat berbagai macam pelanggaran-pelanggaran lalu lintas. Pengemudi kendaraan di Kota Bandung taat akan aturan lalu lintas apabila bertemu dengan polisi yang sedang bertugas di lalu lintas, bukan karena keselamatan diri sendiri maupun oranglain. Pengemudi sepeda motor yang belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM-C) sudah melakukan aktivitas mengemudi di lalu lintas. SATLANTAS POLRESTABES Bandung memiliki program-program dalam meminimalisir angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Pendidikan *safety riding* merupakan salah satu program pendidikan yang diberikan oleh SATLANTAS POLRESTABES Bandung kepada pelajar kelas 1 SMA sampai mahasiswa-mahasiswa dan instansi-instansi. Program pendidikan *safety riding* ini tidak rutin dilakukan di sekolah, instansi-instansi seperti perkantoran, dan universitas yang ada di Kota Bandung.

1.3. Batasan dan Asumsi

- Batasan : 1. Pengamatan dilakukan di Kota Bandung.
2. Faktor yang diteliti adalah faktor pengemudi yaitu perilaku yang berhubungan dengan *safety riding*. Terdapat banyak variabel-variabel dimana masing-masing variabel

dikelompokkan ke dalam 6 dimensi yang meliputi : yaitu : etika berlalu lintas, keterampilan mengemudi, kepatuhan terhadap hukum dalam berlalu lintas, kesadaran terhadap hukum dalam berlalu lintas, kebiasaan dalam berupaya mengurangi terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, dan bertanggung jawab dalam berlalu lintas. Perilaku-perilaku tersebut didapat berdasarkan hasil wawancara dengan Brigadir Geldy sebagai staff Unit DIKYASA Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Bandung.

3. Pengolahan data menggunakan program SPSS versi 22.0.0.0
4. Tidak membahas mengenai tindakan yang dilakukan petugas pada saat menindak pengemudi yang melanggar lalu lintas.

Asumsi : 1. Tingkat kepercayaan 95%.
2. Tingkat ketelitian 5%.

1.4. Perumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apa saja variabel-variabel bebas (X) yang memiliki hubungan signifikan dengan variabel terikat perilaku *safety riding*?
2. Bagaimana hubungan antara variabel-variabel bebas (X) dengan variabel terikat perilaku *safety riding* ?
3. Bagaimana kondisi aktual pengemudi sepeda motor di Kota Bandung ?
4. Apa saja hal-hal yang perlu diperhatikan oleh seseorang pengemudi sepeda motor supaya dapat memenuhi kriteria berperilaku *safety riding*?
5. Bagaimana usulan pengembangan materi *safety riding* dalam berlalu lintas ?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis variabel-variabel bebas (X) yang memiliki hubungan signifikan dengan variabel terikat perilaku *safety riding*.
2. Untuk menganalisis hubungan antara variabel-variabel bebas (X) yang diteliti dengan variabel terikat perilaku *safety riding*.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis kondisi aktual pengemudi sepeda motor di Kota Bandung.
4. Untuk menganalisis hal-hal yang perlu diperhatikan oleh seseorang pengemudi sepeda motor supaya dapat memenuhi kriteria berperilaku *safety riding*?
5. Untuk mengusulkan sebuah usulan pengembangan materi *safety riding* dalam berlalu lintas.

1.6. Sistematika Penulisan

Bab I : Pendahuluan

- Latar Belakang
Latar belakang masalah menunjukkan gambaran permasalahan dan alasan pemilihan permasalahan, mengapa tertarik untuk mengambil topik ini.
- Perumusan Masalah
Perumusan masalah dirumuskan dalam bentuk deklaratif atau kalimat-kalimat tanya yang tegas dan jelas.
- Pembatasan Masalah
Merupakan batasan atau ruang lingkup pembahasan pada penelitian Tugas Akhir.
- Tujuan
Berisi beberapa hal yang akan dicapai melalui penelitian tersebut.
- Manfaat
Berisi beberapa manfaat yang didapat melalui penelitian tersebut.

- **Sistematika Penulisan**

Menjelaskan sistematika penulisan, misalnya bab per bab berisi topik-topik yang sesuai dengan isi Tugas Akhir.

Bab II : Tinjauan Pustaka

Merupakan suatu daftar yang terperinci dan sistematis dari semua karya ilmiah yang dipergunakan oleh penulis dalam penulisan Tugas Akhirnya baik secara langsung maupun tidak langsung.

Bab III : Metodologi Penelitian

Berisi uraian rinci tentang desain, metoda atau pendekatan yang digunakan dalam menjawab permasalahan penelitian untuk mencapai tujuan penelitian. Uraian dapat meliputi parameter penelitian, model yang digunakan, rancangan penelitian, teknik, teknik pengumpulan data (cara pengukuran dan alat yang digunakan), teknik analisis data, cara penafsiran dan pengumpulan data bila menggunakan metode kualitatif.

Bab IV Pengumpulan Data

Berisi tentang bagaimana cara pengumpulan data yang digunakan dan berhubungan dengan penelitian.

Bab V :Pengolahan Data dan Analisis

Memuat data hasil penelitian dan pembahasan yang bersifat terpadu. Data hasil pengujian dari alat yang dibuat atau data hasil penelitian yang dilakukan data sedapat-dapatnya disajikan dalam bentuk daftar (tabel), grafik, persamaan matematik, foto atau bentuk lain. Analisis dan Pembahasan Analisis dan Pembahasan tentang hasil yang diperoleh berupa penjelasan teoritik baik secara kualitatif dan atau kuantitatif.

Bab VI :Penutup (Isi : Kesimpulan dan Saran)

Kesimpulan berasal dari hasil analisis dan merupakan pernyataan singkat, jelas dan tepat tentang apa yang diperoleh atau dapat dibuktikan atau dijabarkan dari hipotesis.

