

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Data kecelakaan menurut *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2018, pertahun sekitar 1,35 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas, jumlah tersebut menunjukkan bahwa setiap 24 detik ada nyawa yang melayang akibat kecelakaan lalu lintas. *World Health Organization* (WHO) juga menyimpulkan bahwa dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir terus terjadi peningkatan jumlah korban di jalan raya sebanyak 100.000 jiwa dan Asia Tenggara menyumbang 43% dari seluruh korban tewas (Wahyuningsih, 2023).

Tren kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan angka yang signifikan, meskipun telah dilakukan berbagai upaya untuk menurunkan jumlah kecelakaan. Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia sempat mengalami penurunan pada tahun 2020. Akan tetapi angkanya kian meningkat tiap tahunnya. Menurut data Badan Pusat Statistik (bps.go.id), data kecelakaan di Indonesia selama tahun 2022 tercatat 139.258 kasus kecelakaan dengan jumlah 28.131 jiwa korban meninggal, 13.364 jiwa luka berat, 160.449 jiwa luka ringan, dan kerugian material mencapai Rp. 280 juta.

Tabel I. 1 Data Kecelakaan di Indonesia Tahun 2022 (Sumber: bps.go.id)

Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Material
	2022
Jumlah Kecelakaan	139.258
Korban Mati (Orang)	28.131
Luka Berat (Orang)	13.364
Luka Ringan (Orang)	160.449
Kerugian Materi (Juta Rupiah)	280.009

Kepolisian Republik Indonesia melalui Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Bareskrim juga melaporkan kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang Januari hingga November 2023 tercatat 134.867 kasus kecelakaan lalu lintas dengan total kerugian mencapai Rp. 258,18 miliar. Polri juga mengumpulkan data jumlah korban kecelakaan yang menimpa 198.251 jiwa selama tahun 2023. Dari data tersebut, menunjukkan 83% merupakan luka ringan, 10 % menyebabkan kematian, dan 7% mengalami luka berat.

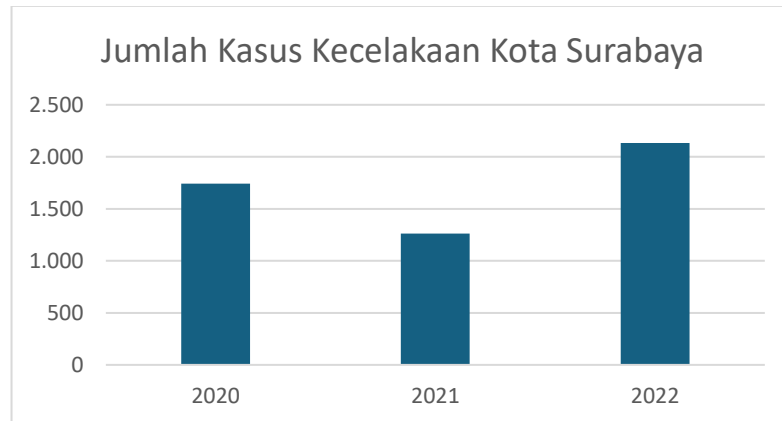
Data Badan Pusat Statistik (BPS) dalam Laporan Statistik Transportasi Darat, menyatakan bahwa selama kurun waktu 2019-2023, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan rata-rata 6,9 persen per tahun. Peningkatan jumlah kecelakaan ini disertai dengan peningkatan luka berat dan luka ringan, yaitu masing-masing naik 4,98 persen dan 7,13 persen. Hal serupa juga terjadi pada jumlah korban meninggal yang mengalami peningkatan sebesar 2,1 persen, dan kerugian materi meningkat sebesar 4,83 persen per tahun.

Tabel I. 2 Jumlah Kecelakaan, Korban, dan Kerugian Materi, 2019-2023

Rincian	2019	2020	2021	2022	2023	Pertumbuhan /Tahun (%)
Jumlah kecelakaan	116.411	100.028	106.172	137.851	152.008	6,9
Korban meninggal	25.671	25.529	26.249	27.531	27.895	2,1
Luka berat	12.475	10.751	10.694	13.230	15.154	4,98
Luka ringan	137.342	113.518	120.563	163.686	180.920	7,13
Kerugian materi (Juta Rp)	254.779	198.456	249.042	279.919	307.693	4,83

Fenomena kecelakaan lalu lintas juga tercermin di Kota Surabaya, sebagai salah satu kota besar di Indonesia dengan tingkat mobilitas yang tinggi. Menurut data BPBD (Badan Penanggulangan Bencana Daerah) Kota

Surabaya, tercatat 1.741 kasus kecelakaan pada tahun 2020, 1.262 kasus pada tahun 2021, dan 2.132 kasus pada tahun 2022. Meskipun pada tahun 2021 angka kasus kecelakaan di Kota Surabaya sempat mengalami penurunan, angka kasus kecelakaan pada tahun 2022 justru meningkat secara signifikan, melebihi jumlah kasus pada tahun 2020.



Gambar I. 1 Grafik Kasus Kecelakaan Kota Surabaya Tahun 2020-2022
(Sumber: BPBD Kota Surabaya)

Data BPBD Kota Surabaya menunjukkan angka distribusi kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya pada setiap kecamatan Kota Surabaya sejak tahun 2020 hingga 2022 adalah sebagai berikut (Maulana et al., 2023).

Tabel I. 3 Distribusi Kasus Kecelakaan Kota Surabaya Tahun 2020-2022

No.	Kecamatan	Jumlah Kasus Kecelakaan		
		2020	2021	2022
1.	Asemrowo	43	21	27
2.	Benowo	9	26	44
3.	Bubutan	66	45	85
4.	Bulak	61	57	34
5.	Dukuh Pakis	62	76	40
6.	Gayungan	160	100	130
7.	Genteng	188	107	213
8.	Gubeng	151	113	176

No.	Kecamatan	Jumlah Kasus Kecelakaan		
		2020	2021	2022
9.	Gunung Anyar	11	10	24
10.	Jambangan	10	9	19
11.	Karang Pilang	7	17	21
12.	Kenjeran	30	41	46
13.	Krembangan	64	36	52
14.	Lakarsantri	11	7	15
15.	Mulyorejo	85	56	116
16.	Pabean Cantian	18	20	19
17.	Pakal	34	31	21
18.	Rungkut	13	0	64
19.	Sambikerep	4	3	11
20.	Sawahan	78	42	63
21.	Semampir	9	6	11
22.	Simokerto	19	15	35
23.	Sukolilo	15	0	89
24.	Sukomanunggal	36	28	54
25.	Tambaksari	114	81	94
26.	Tandes	36	32	64
27.	Tegalsari	150	99	140
28.	Tenggilis Mejoyo	14	11	42
29.	Wiyung	17	11	21
30.	Wonocolo	16	0	80
31.	Wonokromo	210	162	282
Total		1.741	1.262	2.132

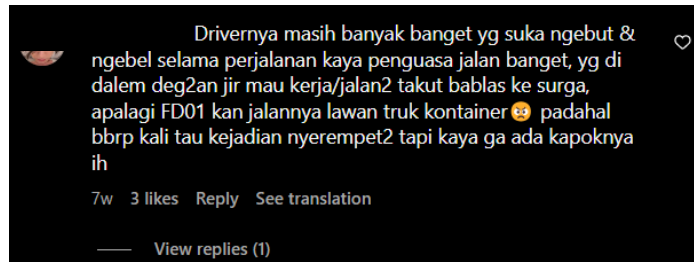
Kasus kecelakaan di Kota Surabaya menunjukkan tren peningkatan hingga pertengahan tahun 2024. Berdasarkan data yang dihimpun, sebanyak 557 orang terlibat dalam kasus kecelakaan, dengan jumlah

korban meninggal dunia mencapai 51 orang (Indrayana & Wahyudi, 2025). Hingga akhir tahun 2024, tercatat sebanyak 1.051 kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya (bpbd.surabaya.go.id).

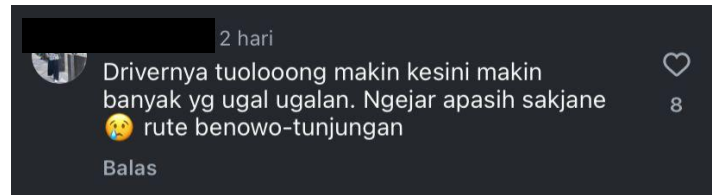
Tingginya kasus kecelakaan yang terus meningkat di Indonesia maupun di Kota Surabaya ini membawa kecemasan pada masyarakat. Salah satu penyumbang angka kecelakaan lalu lintas adalah angkutan umum. Di Kota Surabaya kecelakaan yang melibatkan angkutan umum semakin menjadi perhatian masyarakat. Program Wira Wiri Suroboyo yang diresmikan pada 2 Maret 2023 oleh Eri Cahyadi selaku Wali Kota Surabaya, melayani 11 rute di Kota Surabaya (Putri et al., 2024). Data dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2023) menunjukkan bahwa sejak awal peresmian, Wira-Wiri Suroboyo dapat mengangkut 38.584 penumpang dan terus mengalami peningkatan setiap harinya.

Berdasarkan laporan UPTD Pengelola Transportasi Umum Surabaya (2024) selaku operator Wira-wiri Suroboyo, tercatat 21 kasus kecelakaan selama tahun 2024 yang disebabkan oleh faktor pengemudi, hal tersebut menunjukkan adanya permasalahan serius terkait perilaku mengemudi yang perlu segera ditangani. Menurut Firdaus & Lasmito (2022), faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi dengan rata-rata 96,57% yang berkaitan dengan perilaku berkendara. Data Dinas Pekerjaan Umum Kota Surabaya (2023) menunjukkan bahwa 30% ruas jalan yang dilalui Wira-wiri Suroboyo memiliki kondisi kurang optimal, dengan berbagai tantangan seperti permukaan tidak rata, drainase buruk, dan geometri jalan yang tidak ideal. Kondisi ini berpotensi mempengaruhi perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan (Hamida & Kurniawan, 2023).

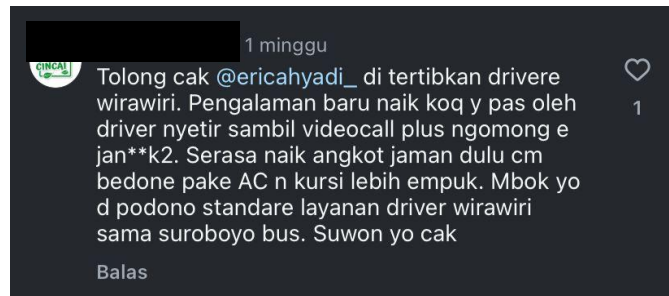
Fenomena ini diperkuat dengan temuan dari media sosial resmi Wira-wiri Suroboyo (@wirawirisuroboyo), dimana terdapat peningkatan keluhan masyarakat terkait perilaku pengemudi sepanjang operasional Wira-wiri berlangsung. Keluhan yang berkaitan dengan cara mengemudi, kecepatan tidak wajar, dan ketidakpatuhan terhadap rute yang telah ditentukan.



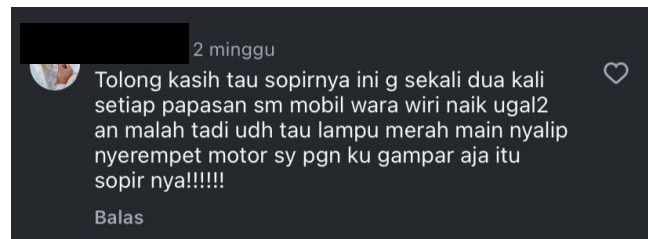
Gambar I. 2 Komentar Pada Instagram (@wirawirisuroboyo)



Gambar I. 3 Komentar Pada Instagram (@wirawirisuroboyo)



Gambar I. 4 Komentar Pada Instagram (@wirawirisuroboyo)



Gambar I. 5 Komentar Pada Instagram (@wirawirisuroboyo)

Beberapa penelitian terdahulu telah mengkaji berbagai aspek yang mempengaruhi perilaku pengemudi transportasi umum, baik dari faktor internal maupun eksternal. Penelitian yang dilakukan oleh Maulana & Nurdasila (2019) terhadap pengemudi mini bus di Banda Aceh-Langsa menemukan bahwa faktor psikososial berpengaruh positif dan signifikan terhadap risiko mengemudi pada supir mini bus di Banda Aceh - Langsa. Hasil ini menegaskan bahwa tekanan psikososial yang dialami supir dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Sementara itu, studi yang dilakukan oleh Lestiani et al., (2020), pada pengemudi angkutan mengenai hubungan

faktor internal dan eksternal dalam mempengaruhi perilaku pengemudi, mengungkapkan bahwa perilaku keselamatan mengemudi pada pengemudi angkutan dipengaruhi oleh faktor internal, seperti kelelahan tubuh, mengantuk, dan kaku bahu, serta faktor eksternal, seperti jalan licin dan hujan deras. Perilaku mengemudi juga berperan penting, misalnya dalam menjaga kecepatan di jalan perkotaan dan berhenti di lampu merah.

Secara garis besar, Sharkin (2004) mengelompokkan tiga faktor utama yang mempengaruhi perilaku mengemudi, yakni kondisi situasional dan atau lingkungan, kepribadian atau disposisi, dan variabel demografis. Terdapat faktor-faktor predisposisi yang memengaruhi perilaku mengemudi, yaitu kontrol perilaku yang dirasakan, norma subjektif, dan sikap positif terhadap mengemudi. Kemudian ditegaskan oleh pendapat Shoham (2013), bahwa sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku menjadi prediktor yang baik terhadap intensi perilaku mengemudi (Nu'man & Ramdhani, 2020).

Sehingga urgensi penelitian ini sangat penting, mengingat dampak yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas terhadap operator angkutan umum, efisiensi operasional, biaya, dan juga citra perusahaan. Tanpa penelitian yang mendalam mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi, operator angkutan umum seperti Wira-wiri Suroboyo akan terus menghadapi risiko kecelakaan yang tinggi. Kecelakaan yang melibatkan *driver* Wira-wiri Suroboyo dapat menyebabkan kerugian finansial maupun merusak citra di mata masyarakat dan menurunkan kepercayaan pelanggan terhadap layanan yang disediakan.

Berdasarkan uraian dari latar belakang tersebut, dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi merupakan salah satu aspek penting yang mempengaruhi keselamatan dan kenyamanan dalam sistem transportasi umum. Oleh karena itu, diperlukan kajian yang mendalam untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi, khususnya pada layanan transportasi umum lokal yang saat ini sedang berkembang. Untuk itu, penulis akan mengadakan penelitian dengan judul **"ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU MENGEMUDI PADA *DRIVER* WIRA-WIRI SUROBOYO"**.

I.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang diatas dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana hubungan antara faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi dengan perilaku mengemudi pada *driver* Wira-wiri Suroboyo?
2. Bagaimana sifat hubungan dan seberapa besar kontribusi masing-masing faktor terhadap perilaku mengemudi pada *driver* Wira-wiri Suroboyo?
3. Apa rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini?

I.3. Batasan Masalah

1. Penelitian ini fokus dilakukan kepada *driver* Wira-wiri Suroboyo tanpa mencakup jenis transportasi lain atau wilayah di luar Surabaya.
2. Variabel-variabel yang dianalisis meliputi pengetahuan, sikap, kondisi kendaraan, pelatihan, dukungan keluarga, pengawasan, dan *safety briefing*.
3. Data akan dikumpulkan melalui penyebaran wawancara terstruktur.

I.4 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui hubungan faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi dengan perilaku mengemudi pada *driver* Wira-wiri Suroboyo.
2. Mengetahui sifat hubungan dan kontribusi kontribusi masing-masing faktor terhadap perilaku mengemudi pada *driver* Wira-wiri Suroboyo
3. Memberikan rekomendasi berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan.

I.5 Manfaat

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini secara teoritis yaitu dapat mengembangkan penelitian sebelumnya dan memberikan wawasan teoritis terkait hubungan dan pengaruh antara faktor perilaku diri dengan kebiasaan mengemudi di lalu lintas sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum. Serta untuk meningkatkan kualitas pendidikan mengenai ilmu keselamatan berlalu lintas serta

dapat memperkuat reputasi sebagai lembaga pendidikan yang aktif dan berkontribusi terhadap permasalahan mengenai keselamatan lalu lintas.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini secara praktis yaitu mendapat konsep perhitungan besarnya hubungan antara faktor perilaku diri dengan kebiasaan mengemudi di lalu lintas sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum yang selanjutnya dapat digunakan sebagai acuan pengawasan kerja kepada para *driver* untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan berkendara di lalu lintas.

I.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan tugas akhir akan dibagi menjadi :

BAB I PENDAHULUAN

Bagian ini menyajikan latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistem penulisan skripsi.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bagian ini menyajikan kajian pustaka yang memuat temuan penelitian terdahulu terkait faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi, serta teori utama dan pendukung dari sumber ilmiah seperti buku, jurnal, dan *website* resmi yang relevan dengan penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bagian ini menjelaskan teknik analisis data yang digunakan dalam penyusunan skripsi, yang mencakup tahapan pengumpulan dan pengolahan data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini menyajikan uraian hasil dan pembahasan dari pelaksanaan penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti.

BAB V PENUTUP

Bagian ini mencakup kesimpulan serta saran yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian yang dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

Bagian ini mencakup rujukan dan sumber-sumber yang relevan dengan penelitian.