

## ANALISIS KESIAPSIAGAAN SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI MOBIL PRIBADI DI RUTE TOL CIPALI (CIKOPO – PALIMANAN)

**Nadya Eka Febriana, Bina Kurniawan, Ekawati**

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Diponegoro  
Email: [nadyafebriana18@gmail.com](mailto:nadyafebriana18@gmail.com)

**Abstract:** *Safety driving is part of the road safety culture to see how safety a person in the act of driving. There are three factors that influence human behavior in driving, the host factor (driver), agent factors (physical energy motor vehicles), and environmental factors. The main factors that causing an accident while driving is a factor undisciplined driving behavior that is equal to 80-90%. The drivers behavior who are not ready to implement a safety driving course will cause an accident on the highway. One of the most frequent accident in highway route is a Cipali highway which have quite different characteristics than the other, due the highway route is one of the longest highway route in Indonesia. The purpose of this research is to analyze the safety driving preparedness to the personal drivers in Cipali highway route. This research is using descriptive qualitative method. The data collected by indepth interview and observation to 8 informant (5 driver, one ambulance employees, one employee highway patrol, and the first Head of the Traffic PT. LMS). The results of this research showed that safety driving preparedness to the personal drivers in Cipali highway route is less because they assume that driving safely make driving time becomes longer. It can be concluded in this research that the human factor (road user) is fairly bad, and to be expected the driver always ready to implement safety driving.*

**Keywords:** *Safety driving, Accident*

### PENDAHULUAN

Era globalisasi menuntut masyarakat modern untuk mempunyai mobilitas yang tinggi. Mobilitas yang tinggi tersebut mendorong terjadi tingginya kepadatan lalu lintas, baik barang maupun manusia di seluruh dunia. Melihat perkembangan dari kepadatan lalu lintas tersebut, semakin banyak ditemukan bahwa jalan raya menjadi ladang pembunuh manusia. Oleh karena itu harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran

berlalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.<sup>(1)</sup>

Banyaknya kendaraan yang ada saat ini cukup berisiko untuk menyebabkan terjadinya kecelakaan. Berdasarkan laporan Asian Development Bank (ADB) tahun 2004 menyebutkan bahwa diantara negara-negara Asia Pasifik, Indonesia merupakan negara paling buruk dalam urusan keselamatan di jalan. Faktor penyebab kecelakaan ini bersumber dari perilaku berkendara yang tidak disiplin (80 – 90%), faktor kendaraan (4%), faktor

jalan (3%), dan faktor lingkungan (1%).<sup>(2)</sup> Hal ini pertanda budaya keselamatan jalan di Indonesia masih sangat rendah.

Menurut konsep *epidemiologic triad*, faktor *host* adalah manusia atau perilaku manusia dalam berkendara, sedangkan *agent*-nya adalah energi fisik kendaraan bermotor dan faktor lingkungan adalah musim, waktu, kondisi jalan dan lingkungan sosial. Karakteristik manusia sebagai *host* yang mempengaruhi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain: usia, pengalaman berkendara, perilaku berkendara dan perilaku minum-minuman beralkohol. Karakteristik dalam *agent* yang mempengaruhi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah kerusakan mesin, design mesin, rangka kendaraan dan setting kecepatan kendaraan bermotor. Sedangkan karakteristik dalam lingkungan yang mempengaruhi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah kondisi jalan, kondisi lalu lintas dan cuaca.<sup>(3)</sup>

Menurut data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2010, dari 31.234 korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia, provinsi Jawa barat menempati urutan ke empat yaitu sekitar 4.200 jiwa. Untuk mengatasi masalah kepadatan kendaraan dan untuk mempersingkat jarak tempuh, salah satunya diperlukan pembangunan jalan bebas hambatan atau yang sering dikenal dengan jalan tol.

Jalan tol Cikopo – Palimanan merupakan salah satu jalan tol yang terbentang sepanjang 116,75 kilometer dan menghubungkan daerah Cikopo, Purwakarta dengan Palimanan, Cirebon, Jawa Barat. Semenjak dilakukan peresmiannya oleh Bapak Presiden Ir. Joko

Widodo, telah terjadi 30 kecelakaan di jalan tol tersebut.

Pada dasarnya karakteristik jalan Tol Cipali sendiri sudah dirancang secara khusus sehingga aman untuk dilewati dengan kecepatan tinggi sesuai standar jalan bebas hambatan. Hal tersebut mengindikasikan bahwa interaksi dari ketiga faktor yaitu *host*, *agent*, dan lingkungan yang dapat menjadikan penyebab kecelakaannya karena faktor tersebut saling berkaitan satu sama lain.

Rumusan masalah yang dikaji adalah Bagaimana analisis kesiapsiagaan *safety driving* pada pengemudi mobil pribadi di rute Tol Cipali.

Adapun tujuan umum pada penelitian ini adalah menganalisa kesiapsiagaan *safety driving* pada pengemudi mobil pribadi di rute Tol Cipali.

Tujuan khususnya ialah: (1) menganalisis faktor manusia pada kesiapsiagaan *safety driving* pengemudi mobil pribadi di rute Tol Cipali; (2) menganalisis faktor lingkungan fisik pada kesiapsiagaan *safety driving* pengemudi mobil pribadi di rute Tol Cipali; (3) menganalisis faktor kendaraan pada kesiapsiagaan *safety driving* pengemudi mobil pribadi di rute Tol Cipali.

## METODE PENELITIAN

### Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah jenis penelitian kualitatif yang bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan yang ada.<sup>(4)</sup>

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yang dilakukan untuk mengetahui

deskriptif tentang suatu keadaan secara obyektif dengan responden yang sama namun dapat menghasilkan data yang berbeda.

### **Subjek Penelitian**

Subjek penelitian yang diteliti dalam penelitian ini adalah pengemudi mobil pribadi di rute Tol Cipali yang merupakan informan inti dan memiliki kriteria inklusi sebagai berikut: pendidikan minimal setingkat SMA/ sederajatnya, sekurang-kurangnya dua kali melewati rute Tol Cipali, mudah ditemui, dan bersedia untuk menjadi informan.

*Cross check* selanjutnya disebut informan triangulasi oleh penelitian ini adalah petugas patrol, ambulance, dan kepala bagian lalu lintas PT. LMS yang mempunyai wewenang langsung untuk menangani kecelakaan di sepanjang rute Tol Cipali.

### **Pengolahan dan Analisis Data**

Pengolahan data dilakukan dengan cara mengumpulkan data hasil wawancara dan lembar observasi terkait dengan kesiapsiagaan *safety driving*. Selanjutnya dilakukan validasi data dengan teknik triangulasi sumber.

Analisa data dilakukan dengan mengolah hasil wawancara, observasi, catatan peneliti, dan kajian literatur sehingga data-data tersebut dapat memiliki arti agar dapat menjawab pertanyaan dari rumusan masalah.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kondisi Fisik**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama didapatkan bahwa 4 dari 5 informan pernah menyeter dalam kondisi fisik yang buruk seperti mengantuk, sedang sakit, dan dalam pengaruh alcohol yang sedikit.

Kondisi fisik menentukan pengemudi tersebut merupakan indikator pertama dalam keamanan berkendara. Kesiapan kondisi fisik yang rendah tentu saja akan berpeluang besar terhadap terjadinya kecelakaan.

Pengemudi mobil pribadi di rute tol Cipali yang lengah dalam mengemudi, seperti bermain *handphone* saat berkendara mengakibatkan tidak fokusnya perhatian mereka terhadap jalan dan lingkungan sekitar yang dapat menyebabkan kecelakaan.

### **Ketertiban**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai ketertiban dalam berkendara didapatkan bahwa seluruh informan utama mengetahui tentang rambu-rambu lalu lintas seperti apa dan mampu memberikan contohnya. Namun diketahui bahwa seluruh informan pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas selama di rute tol Cipali.

Memiliki ketertiban lalu lintas yang buruk tentu saja dapat mengakibatkan kecelakaan dan dapat mengakibatkan bahaya/kecelakaan bagi pengemudi lain disekitarnya.

### **Keterampilan *safety driving***

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai keterampilan *safety driving* didapatkan bahwa seluruh informan mempunyai keterampilan dan cukup mengetahui secara dasar apa *safety driving* itu sendiri.

Namun dari wawancara yang dilakukan didapati bahwa seluruh informan tidak pernah mengikuti kursus setir mobil sebelumnya dan tidak mendapatkan pengetahuan yang lebih mendalam tentang *safety driving*.

### **Kecepatan**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam didapatkan bahwa seluruh informan utama mengaku sering sekali melewati batas kecepatan aman dan jarang untuk mengecek *speedometer* kendaraan.

Pengemudi dinyatakan siap menerapkan perilaku *safety driving* jika pengemudi tersebut memperhatikan batas kecepatan kendaraannya. Selain itu diketahui bahwa kecepatan merupakan penyebab kecelakaan yang paling sering terjadi di tol Cipali.

#### **Rem**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai rem kendaraan, seluruh informan menyatakan bahwa jarang mengecek kondisi rem sebelum mengemudi dikarenakan service berkala yang rutin dilakukan kecuali pada saat akan melakukan perjalanan jauh saja.

#### **Ban**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai kondisi ban didapatkan bahwa seluruh informan jarang mengecek kondisi ban sebelum mengemudi.

Pengemudi dinyatakan siap siaga dalam hal *safety driving* jika mereka mengecek terlebih dahulu kondisi ban, dikarenakan ban merupakan hal yang cukup penting dalam hal berkendara. Kondisi kecepatan tinggi, panas yang ditimbulkan oleh gesekan antara ban dan jalan dapat membuat kondisi ban makin tipis dan pada akhirnya ban menjadi pecah.<sup>(5)</sup>

#### **Lampu Kendaraan**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama diketahui bahwa 3 dari 5 responden menyatakan jarang

atau tidak pernah mengecek lampu kendaraan sebelum mengemudi.

Meskipun penyebab kecelakaan yang diakibatkan oleh tidak berfungsinya lampu kendaraan sangat kecil dibandingkan faktor yang lain, namun hal tersebut harus diperhatikan agar keselamatan dalam berkendara dapat tercapai.

#### **Penerangan**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama menyatakan penerangan di rute Tol Cipali kurang dan hanya terang di bagian tertentu saja seperti pintu tol dan *rest area*.

Meskipun hasil penelitian menunjukkan bahwa informan merasa kurang nyaman dengan penerangan yang agak kurang disepanjang rute tol Cipali ini, namun mereka memiliki kesiapan *safety driving* yang baik dalam hal mengatasi penerangan yang kurang.

Informan akan lebih waspada pada saat malam hari dan pernah ada complain dari pengguna tol Cipali terkait dengan penerangan yang kurang. Kesiapan *safety driving* yang baik dalam hal mengatasi penerangan jalan yang minim tentu saja akan meminimalisir kecelakaan di tol Cipali ini.

#### **Kondisi Jalan**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama menyatakan bahwa kondisi jalan masih bagus namun ada perbedaan permukaan jalan yang sering dijumpai dan dapat membuat kaget pengemudi sehingga bisa menyebabkan mobil terpejal atau mengalami kecelakaan.

Kondisi jalan dapat menentukan keamanan berkendara bagi pengemudi. Kesiapan *safety driving* pada pengemudi yang melewati jalan yang bersiko terjadi

kecelakaan tentu saja harus diperhitungkan.

Kondisi jalan di tol Cipali tidak terlalu berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan, dikarenakan pengemudi yang melewati rute tersebut sudah siap dalam penerapan *safety driving* dan mengetahui hambatan pada jalan tersebut.

#### **Marka Jalan**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama didapatkan bahwa marka jalan di rute tol Cipali masih sangat baik kondisinya dan dapat terlihat baik siang ataupun malam hari.

Seperti yang diketahui kondisi marka jalan yang baik tentu saja akan meminimalisir kecelakaan.

#### **Kondisi Cuaca**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai kondisi cuaca selama berkendara didapatkan bahwa seluruh informan akan tetap melanjutkan berkendara jika kondisi cuaca sedang hujan deras namun akan menurunkan kecepatan berkendara

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Tol Cipali merupakan tol lintas kota yang mempunyai jarak sepanjang 116,75 kilometer. Karakteristik tol Cipali yang berbeda dengan tol lainnya dikarenakan tol ini adalah tol terpanjang, membuat pengemudi yang akan melewati rute tol tersebut harus siap siaga dalam hal *safety driving*.
2. Kesiapsiagaan *safety driving* pada pengemudi mobil pribadi yang menggunakan rute tol Cipali terbilang kurang. Meskipun

seluruh pengemudi sudah mengetahui pentingnya keselamatan saat berkendara.

3. Faktor manusia (*road user*) terbilang buruk diantaranya pengemudi menggunakan *handphone* saat berkendara, mengantuk selama berkendara, melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak mengecek kondisi kendaraan dan ban sebelum berkendara, tidak menjaga jarak aman dan melewati batas kecepatan berkendara.
4. Faktor kendaraan seperti rem, ban, dan lampu juga perlu diperhatikan sebelum berkendara.
5. Faktor lingkungan fisik seperti kondisi jalan di rute tol Cipali sudah baik.

#### **Saran**

1. Bagi Pengemudi
  - a. Dianjurkan untuk tidak menyetir selama dalam pengaruh obat dan segera istirahat jika kondisi badan sudah lelah.
  - b. Mementingkan *safety driving* saat berkendara,
2. Bagi Instansi Terkait
  - a. Melakukan patroli minimal dua kali sehari disekitar area yang rawan terjadi kecelakaan.
  - b. Melakukan pengecekan minimal satu minggu sekali pada marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas di rute tol Cipali.
  - c. Melakukan tindakan yang lebih lanjut terhadap pengemudi yang melanggar rambu-rambu lalu lintas yang dapat menyebabkan ketidakamanan dalam berkendara.
  - d. Memberikan spanduk tentang keselamatan selama berkendara, agar pengguna

jalan lebih siaga dalam  
berkendara.

#### DAFTAR PUSTAKA

1. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Indonesia.
2. Asian Development Bank. *Asean Regional Road Safety Strategy and Action Plan (2005-2010)*. 2004.
3. Indriani, D., Indawati, R. *Model Hubungan dan Estimasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas*. Jurnal Berita Kedokteran Masyarakat Vol. 22, No. 33. 2006.
4. Mardalis. *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara. 1999.
5. Mardalis. *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara. 1999.