

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Berdasarkan laporan *Global Status Report On Road Safety 2018* dari Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), sekitar 1,35 juta individu meninggal akibat kecelakaan lalu-lintas (KLL) setiap tahun, dan di Indonesia, dilaporkan ada sekitar 0,6 pengemudi meninggal untuk setiap 100.000 pengemudi mobil.¹ Selain kematian, KLL dapat menyebabkan luka kepada pengemudi, berdasarkan *International Traffic Safety Data and Analysis Group*, diestimasikan bahwa pada tahun 2020, sekitar 20 – 50 juta individu di seluruh dunia mengalami cedera setiap tahunnya akibat KLL,² data dari Statistik Transportasi Darat 2020, melaporkan bahwa di Indonesia, sekitar 12.475 pengemudi mengalami cedera berat, sehingga memiliki kecacatan permanen, sedangkan 137.342 pengemudi mengalami cedera ringan akibat KLL.³

KLL disebabkan oleh dua faktor, KLL yang terjadi akibat faktor di luar kendali pengemudi, dan KLL yang disebabkan oleh pengemudi. Faktor di luar kendali pengemudi yang menyebabkan KLL terjadi akibat cuaca, seperti hujan, sehingga menyebabkan visibilitas rendah atau jalan licin saat mengemudi,⁴ selain itu, kegagalan mekanis seperti rem yang tidak layak, termasuk dalam faktor KLL di luar kendali.⁵

KLL yang disebabkan oleh pengemudi berasal dari perilaku mengemudi yang buruk. Berdasarkan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) perilaku mengemudi yang buruk atau perilaku mengemudi berisiko (PMB)

tinggi merupakan faktor dominan penyebab terjadinya KLL.⁶ Perilaku mengemudi yang umum ditemukan di jalan adalah mengebut, mengekor kendaraan lain, dan hilangnya konsentrasi saat mengemudi.⁷ Berdasarkan penelitian di Etiopia, 75,9% sampel populasi ditemukan memiliki perilaku mengemudi berisiko.⁸

Terdapat banyak faktor yang mendorong PMB seorang individu.⁹ Berdasarkan penelitian dari Mallia et al. tahun 2015, kepribadian pengemudi memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi.¹⁰ Penggunaan alkohol saat mengemudi juga ditemukan sebagai faktor yang meningkatkan PMB akibat dari penurunan perhatian saat mengemudi.^{11,12} Faktor stres juga ditemukan memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi seperti konflik dalam kerja atau konflik dengan keluarga.¹³

Dengan adanya pandemi *Corona Virus Disease of 2019 (COVID-19)*, telah diamati bahwa selain penyakit yang timbul akibat infeksi, banyak individu mengalami masalah kesehatan mental yang diakibatkan pandemi tersebut. Ditemukan bahwa responden diamati merasa tidak berdaya, takut akan kematian, dan merasakan perlakuan buruk akibat prasangka yang timbul dari individu lain.¹⁴ Selain itu, masyarakat yang menjalankan karantina dikarenakan terinfeksi atau berkontak dengan individu yang terinfeksi, ditemukan memiliki kecemasan, rasa amarah, dan stres yang lebih tinggi dibandingkan masyarakat yang tidak menjalankan karantina.¹⁵ Sebuah studi sistematis dan meta analisis dari Salari et al. (2020) menemukan bahwa di Benua Asia, sekitar 27.9% responden mengalami stres diakibatkan dari Pandemi *Covid-19*.¹⁴

Ge, Qu, Jiang, Du, Sun, Zhang (2014) menemukan bahwa stres memiliki pengaruh besar dalam perilaku mengemudi mobil berisiko.¹⁶ Penelitian yang melibatkan 242 responden dari negara Tiongkok dengan

rentang usia 18 – 61 tahun tersebut menemukan bahwa stres merupakan prediktor signifikan untuk PMB seorang individu, meskipun demikian, penelitian tersebut menggolongkan rentang usia yang besar menjadi satu populasi, walaupun dilaporkan dari penelitian lain bahwa rentang umur tertentu memiliki pola mengemudi yang berbeda-beda, dengan rentang umur yang muda (18 – 24 tahun) dan di atas 74 tahun menunjukkan perilaku mengemudi yang lebih berisiko dibandingkan rentang umur lain.¹⁷

Satiarida et al. pada tahun 2019 menerapkan penelitian tersebut pada populasi pengemudi motor di Bandung. Pada populasi pengemudi motor dengan rentang usia 20-25 tahun di Bandung, ditemukan bahwa terdapat korelasi positif ($r = 0.545$) antara stres dengan PMB.¹⁸ Penemuan tersebut mendukung hubungan antara stres dengan PMB, walaupun begitu, dikarenakan penelitian tersebut fokus terhadap pengemudi motor, hasil tersebut tidak dapat mewakili pengemudi mobil, selain itu, hasil tersebut juga tidak dapat memberikan gambaran mengenai perbedaan antara budaya dan aturan mengemudi mobil Tiongkok dengan Indonesia, sehingga kedua penelitian yang tertera di atas belum dapat menggambarkan jika hasil yang ditemukan dapat diterapkan pada populasi dengan budaya yang berbeda.

Penelitian ini menggunakan sampel populasi pengemudi mobil dari Mahasiswa Fakultas Kedokteran Universitas Pelita Harapan (FK UPH) yang merupakan populasi dengan tingkat stres tinggi. Berdasarkan hasil skripsi Annisa Zamzam, seorang Mahasiswi FK UPH Angkatan 2017, ditemukan bahwa 50% dari 90 sampel Mahasiswa FK UPH angkatan 2017 mengalami stres sedang, yaitu stres yang disebabkan kegiatan sehari-hari, namun tidak mengganggu aktivitas keseharian.¹⁹ Berbeda dengan angkatan 2017, dalam angkatan 2019 ditemukan bahwa sekitar 47.5% dari 80 sampel mahasiswa

mengalami stres berat, yaitu kegiatan sehari-hari menyebabkan stres sehingga mengganggu aktivitas sampai batas tertentu.^{19,20}

1.2. Rumusan Masalah

Hasil dari penelitian mengenai stres dengan PMB di Tiongkok memiliki sampel populasi yang heterogen dari aspek umur, selain itu, Tiongkok memiliki budaya dan aturan lalu lintas yang berbeda dengan Indonesia, sehingga hasil penemuan mengenai stres dan PMB pada populasi pengemudi mobil Tiongkok belum dapat mewakili populasi pengemudi mobil Indonesia, oleh sebab itu, perlu dilakukan penelitian mengenai stres dengan PMB pada pengemudi mobil di Indonesia agar memberikan hasil yang mewakili pengemudi Indonesia.

Dalam penelitian ini populasi yang menjadi target adalah pengemudi mobil dari Mahasiswa FK UPH karena ditemukan bahwa Mahasiswa FK UPH mengalami stres yang signifikan. Dikarenakan penelitian Tiongkok tidak dapat mewakili pengemudi mobil di Indonesia dan, dengan penemuan bahwa Mahasiswa FK UPH memiliki tingkat stress yang tinggi, maka terdapat sebuah pertanyaan “Apakah terdapat hubungan antara stres dengan perilaku mengemudi mobil berisiko pada Mahasiswa FK UPH?”

1.3. Pertanyaan Penelitian

Apakah terdapat hubungan antara stres dengan perilaku mengemudi mobil berisiko pada Mahasiswa FK UPH?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui apakah stres memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui hubungan dari stres terhadap kesalahan, penyimpangan, pelanggaran biasa dan agresif saat mengemudi mobil.
2. Mengetahui hubungan dari pengalaman mengemudi dengan perilaku mengemudi berisiko.
3. Mengetahui hubungan dari kepribadian dengan perilaku mengemudi berisiko.
4. Mengetahui hubungan dari jenis kelamin dengan perilaku mengemudi berisiko

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Akademik

Menjelaskan hubungan antara stres dengan perilaku mengemudi mobil pada Mahasiswa FK UPH sehingga dapat mendukung atau menentang

penemuan sebelumnya. Selain itu, penelitian ini juga memberikan ilmu mengenai pengaruh kepribadian, pengalaman pengemudi, dan jenis kelamin ke perilaku mengemudi. Yang terakhir adalah memberikan gambaran mengenai perilaku mengemudi mobil Mahasiswa FK UPH.

1.5.2. Praktis

Memperingatkan pengemudi mengenai faktor stres yang mungkin dapat membahayakan nyawa saat mengemudi mobil.

