

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sistem transportasi secara keseluruhannya mempengaruhi peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai dari upaya memajukan kesejahteraan umum (UU No. 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2009). Transportasi udara dan laut pada umumnya digunakan oleh masyarakat yang akan berpergian jauh atau menyebrangi pulau. Sedangkan transportasi darat digunakan bukan hanya untuk berpergian jauh, tapi juga untuk jarak dekat, mengingat setiap hari lalu lintas cukup ramai akan kendaraan bermotor, seperti mobil penumpang bus, kereta api, dan sepeda motor terlebih pada jam jam sibuk. Seiring dengan berkembangnya kendaraan sebagai alat transportasi yang membawa dampak positif dalam mobilisasi aktivitas, perkembangan ini juga diiringi dengan dampak negatif seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Menurut data tahun 2007, WHO memperkirakan 83% korban meninggal akibat kecelakaan di dunia berada di negara berkembang, sedangkan jumlah kendaraan di negara berkembang hanya sebanyak 32% dari jumlah kendaraan yang ada di dunia (WHO dalam I Wanna Get Home Safety, 2012)

Di Indonesia, departemen Perhubungan RI menyebutkan bahwa sepeda motor merupakan penyumbang terbesar kecelakaan di jalan raya yaitu tahun

2004, dari 17.732 kecelakaan diseluruh Indonesia, sebanyak 14.223 di antaranya melibatkan sepeda motor. Sedangkan pada Januari sampai oktober 2009 di Jakarta sebanyak 228 kasus kecelakaan sepeda motor yaitu sebanyak 21,89% korban meninggal dunia dan selebihnya 78,11% korban luka berat dan luka ringan. Polda Metro bahkan mencatat angka kecelakaan motor dari tahun ke tahun yang terus meningkat (1.000 kasus pertahun). Pada tahun 2007 mencapai 4.933 kasus, kemudian tahun 2008 sebanyak 5.898 kasus dan tahun 2009 mencapai 6.608 kasus (Rahmani, 2010).

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan terbesar sepanjang enam bulan pertama pada tahun 2010 ternyata diakibatkan oleh faktor pengendara. Didukung data ditlantas Polda Metro Jaya menyebutkan sebesar 90,65% kecelakaan karena faktor manusia. Selebihnya faktor kendaraan 8,23% dan jalan 1,11% (Rusyanto, 2010).

Dalam suatu kejadian kecelakaan di Jalan raya, diindikasikan karena adanya faktor manusia (seperti : motor and cognitive ability, attitude, fatigue, penggunaan alkohol), faktor kendaraan (seperti: cuaca, kondisi jalan, lalu lintas) (O'neil, 2002). Dari pernyataan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia yang berperilaku tidak aman merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan yang ada. Perilaku tidak aman ini sangat dipengaruhi oleh persepsi, pengetahuan, dan perilaku pengendara terhadap keselamatan berkendara.

Sebuah jurnal mengenai “kajian karakteristik angkutan ojek sepeda motor di kota Matraman tahun 2011” menyebutkan bahwa salah satu faktor dalam

berkendara yang aman adalah membawa alat keselamatan berkendara seperti menggunakan sarung tangan, helm standar, sepatu, jaket, serta menggunakan pakaian berpendingin di malam hari. Faktor yang lain juga mempengaruhi dalam berkendara yang aman pada pengendaraan ojek adalah pengetahuan. Hasil kajian karakteristik pada pengetahuan pengendara ojek sepeda motor sebesar 20% hal ini menunjukkan pemahaman akan berkendara yang masih kurang.

Dari pernyataan diatas maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia yang berperilaku tidak aman merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan yang ada. Pada saat ini penggunaan jasa ojek yang semakin tinggi digunakan oleh masyarakat dan pada akhirnya pengendara ojek merupakan pihak yang berisiko untuk terjadinya kecelakaan.

Dari hasil observasi yang saya lakukan di beberapa ojek online seperti Go-Jek dan Grab-Bike, saya melakukan wawancara ke beberapa masyarakat yang menggunakan ojek online Go-Jek dan Grabike, dari hasil wawancara yang saya lakukan didapatkan hasil bahwa ojek Online Gojek lebih berpotensi terjadinya kecelakaan dikarenakan perilaku oleh pengendara Gojek itu sendiri. Oleh karena itu dalam penelitian ini peneliti mencoba untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara aman (safety riding) pada pengendara Gojek serta adakah hubungan antara pengetahuan pengendara gojek dengan perilaku berkendara aman di Jakarta tahun 2016.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Menurut data tahun 2007, WHO memperkirakan 83% korban meninggal akibat kecelakaan di dunia berada di negara berkembang, sedangkan jumlah

kendaraan di negara berkembang hanya sebanyak 32% dari jumlah kendaraan yang ada di dunia (WHO dalam I Wanna Get Home Safety, 2012). Teori ini mempertegas bahwa fokus pada perilaku keselamatan berkendara yang aman dalam mengendalikan angka kecelakaan menjadi hal yang sangat penting. Berdasarkan penelitian yang dilakukan Stanly (2007) ditemukan bahwa tingkat pengetahuan tentang keselamatan berkendara sepeda motor menunjukkan hasil yang baik sebesar 52,5% (102 orang).

### **1.3 Batasan Masalah**

Agar penelitian lebih terarah maka diperlukan adanya pembatasan masalah. Berdasarkan teori yang ditemukan bahwa penerapan *program safety driving* berperan penting dalam menciptakan *safety riding* yang relatif permanen, sehingga program *Safety riding* perlu diteliti lebih lanjut agar diketahui dampak penerapan program *safety riding* terhadap kejadian kecelakaan berkendara.

### **1.4 Rumusan masalah**

Dalam berkendara para pengendara sepeda motor dalam hal ini pengendara ojek dihadapkan pada berbagai bentuk bahaya yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Oleh karena itu, perilaku berkendara yang aman merupakan salah satu bentuk upaya untuk mengurangi terjadinya kecelakaan pada pengendara ojek. Tingkat mobilitas yang tinggi pada pengendara gojek di kawasan Jakarta, maka diperlukan perilaku berkendara yang aman sehingga terhindar dari kecelakaan. Penelitian ini ingin mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara aman (*safety riding*) pada pengendara gojek di Jakarta 2016.

## **1.5 Pertanyaan Penelitian**

1. Bagaimana hubungan pengetahuan dengan perilaku berkendara aman (safety riding) pada pengendara gojek di Jakarta tahun 2016?
2. Bagaimana hubungan motivasi dengan perilaku berkendara aman (safety riding) pada pengendara gojek di Jakarta tahun 2016?
3. Bagaimana hubungan sikap dan perilaku berkendara aman (safety riding) pada pengendara gojek di Jakarta tahun 2016?
4. Bagaimana hubungan penggunaan alat pelindung diri (APD) dengan perilaku berkendara aman (safety riding) pada pengendara gojek di Jakarta tahun 2016?
5. Bagaimana hubungan kondisi kendaraan dengan perilaku berkendara aman (safety riding) pada pengendara gojek tahun 2016?

## **1.6 Tujuan**

### **1.6.1 Tujuan Umum**

Menganalisis hubungan pengetahuan terhadap perilaku aman berkendara pada pengendara gojek di Jakarta khususnya kawasan Jakarta Barat, tahun 2016.

### **1.6.2 Tujuan Khusus**

- a. Mengetahui perilaku pengendara sepeda motor Gojek di Jakarta khususnya Jakarta Barat.

- b. Mengetahui pengetahuan pengendara sepeda motor Gojek terhadap perilaku keselamatan berkendara di Jakarta, khususnya Jakarta barat.
- c. Mengetahui hubungan antara pengetahuan pengendara sepeda motor Gojek terhadap perilaku keselamatan berkendara aman.

## **1.7 Manfaat Penelitian**

### **1.7.1 Bagi Universitas Esa Unggul**

Penelitian diharapkan dapat menambah wawasan keilmuan k3, khususnya keselamatan kerja bidang transportasi umum.

### **1.7.2 Bagi Peneliti**

Peneliti dapat mengaplikasikan keilmuan yang telah didapat selama kuliah, serta menambah wawasan dan menguji kemampuan analisis dalam memahami faktor perilaku berkendara yang aman di bidang keselamatan transportasi umum, khususnya gojek

### **1.7.3 Bagi Tempat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai sumber informasi pengetahuan mengetahui perilaku berkendara yang aman, sekaligus meningkatkan keselamatan dalam berkendara.