

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah *global* sampai dengan saat ini. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Dampak akibat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban manusia dapat berupa luka ringan, luka berat bahkan hingga kematian. (Korlantas, 2013). Adapun dampak kerugian material yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas secara *global* telah mencapai US\$518 milyar tiap tahunnya dimana sekitar US\$65 milyar berasal dari negara-negara yang berpendapat menengah dan rendah (WHO, 2004).

Sepeda motor merupakan penyebab tertinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terdapat sekitar 1,25 juta kematian di dunia yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas dimana sebagian besar merupakan akibat dari sepeda motor (WHO, 2013). WHO dalam *Global Status Report on Road Safety* (2015) melaporkan bahwa proporsi kematian akibat kecelakaan sepeda motor tertinggi terjadi di negara-negara Asia Tenggara dan negara-negara Asia Pasifik dimana masing-masing sebesar 34% (WHO, 2015). Indonesia sendiri masuk dalam kategori 10 besar negara dengan kasus kecelakaan lalu lintas terbanyak, yakni urutan keenam dari 185 negara (WHO, 2013). Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada tahun 2013 menempati urutan tertinggi yakni sebesar 119.560 kejadian (Dirjen, 2014).

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh WHO dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis*/TBC. Dari sisi jenis kendaraan, kecelakaan kendaraan bermotor roda dua menempati urutan teratas yang sangat rentan terlibat kecelakaan lalu lintas dengan persentase 75% (Departemen Kesehatan, 2013).

Data yang didapatkan dari Departemen Perhubungan RI mengumumkan sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara, itu berarti faktor

pengendralah yang menjadi faktor utama atau faktor terbesar yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penyebab berikutnya adalah faktor kendaraan 4%, jalan dan prasarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, faktor lingkungan dan sebagainya 5%. Dari 85% tersebut, kesalahan yang dilakukan pengemudi, penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (52%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5 sampai 5% (Muhaz, 2013).

Menurut data Kepolisian, di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan. Faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi ternyata menjadi faktor yang berpengaruh dalam keselamatan di jalan raya (Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2017).

Kepala Sub Direktorat Pembinaan dan Penegakan Hukum Direktorat Lalu Lintas Ajun Komisaris Besar Polisi Budiyanto mengatakan, terjadi penurunan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 dibanding tahun 2016. tahun 2016 jumlah kejadian sebanyak 6.180 kasus, korban meninggal dunia berjumlah 678 orang, korban akibat kecelakaan berjumlah 7.415 orang, luka berat ada 2.250 orang, luka ringan ada 4.487 orang. Sementara tahun 2017 ada 5.642 kasus turun 9 persen dan yang meninggal dunia sebanyak 571 orang, korban akibat meninggal dunia berjumlah 6.633 orang, korban luka berat ada 1.098 turun 51 persen, luka ringan ada 4.964 orang terdapat kenaikan 11 persen. Sepeda motor mendominasi jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan, disusul minibus, truk, truk kontainer 168, mobil pick up 145, mikrolet 121, dan lainnya. kerugian materi akibat peristiwa kecelakaan sepanjang tahun 2016 berjumlah 21.919.306.300, tahun 2017 sebesar Rp 16.760.650.000 mengalami penurunan sekitar 24 persen (Kepolisian Indonesia, 2018)

Korps Lalu Lintas Polri mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas saat mudik tahun 2019 menurun jika dibandingkan 2018. Dari 30 Mei hingga 2 Juni 2019, terdapat 284 kecelakaan lalu lintas, hasilnya angka kecelakaan mampu ditekan hingga 60 persen. Korban yang meninggal dunia juga menurun 59%. Sebanyak 148 orang yang

meninggal tahun 2018, di tahun 2019 hanya 61 orang meninggal dunia. Sementara usia produktif (15-50 tahun) masih mendominasi korban kecelakaan, yakni 355 orang dari total 506 orang (70%). Untuk sepeda motor, angka kecelakaan mampu ditekan hingga 64%. Tahun 2018 ada 879 kejadian, di tahun 2019 hanya 313 kejadian. "Namun sepeda motor masih paling tinggi di antara moda transportasi lain sebagai penyebab kecelakaan, yakni 65% (Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2019).

Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas pada 2019 meningkat bila dibandingkan tahun 2018. Berdasarkan data Polri, terdapat 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas pada 2019, meningkat dari 103.672 peristiwa pada 2018 lalu. Sedangkan, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada 2019 berjumlah 23.530 orang turun dari 27.910 korban jiwa pada 2018. Faktor kesalahan manusia menjadi penyebab dominan lakalantas sepanjang tahun 2019 (Kepolisian Indonesia, 2019)

Dengan memperhatikan besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan yang ditimbulkan oleh sepeda motor, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan menerapkan *safety riding awareness* atau kesadaran berkendara yang aman bagi pengendara ojek sepeda motor. *Safety riding* adalah perilaku mengemudi aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pekerjaan ojek sepeda motor merupakan pekerjaan yang memerlukan keahlian, keseimbangan, tenaga, dan konsentrasi dalam mengendarai sepeda motor. Selain itu, sarana keselamatan seperti helm dan kelengkapan atribut sepeda motor merupakan komponen penting dalam berkendara agar tercipta keselamatan dan mencegah kecelakaan berkendara (Puspitasari, 2013).

Selain dari aspek kelengkapan aspek sepeda motor, pengetahuan dan sikap dalam berkendara juga sangat dibutuhkan karena banyak pengendara ojek yang mengalami *Near miss* (hampir celaka) ataupun *accident* (kecelakaan), dari 10 pengendara ojek 70% diantaranya pernah mengalami *accident* dan 90% dari *accident* tersebut didahului dengan terjadinya *Near miss*. Hal tersebut disebabkan karena tindakan pengendara ojek sepeda motor yang tidak aman "*unsafe act*" dan juga kondisi yang tidak aman "*unsafe condition*" (Ariwibowo, 2013).

Transportasi sangat dibutuhkan oleh masyarakat karena dapat memudahkan bagi mereka untuk dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Di Indonesia terdapat tiga jenis sarana transportasi yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi darat paling

Universitas
Esa Unggul

mudah untuk ditemukan yaitu sarana transportasi informal seperti ojek sepeda motor (Amha, 2013).

Ojek adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun yang mudah ditemui berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaan tidak diakui oleh pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya (KBBI, 2016). Ojek merupakan angkutan umum yang lebih cepat dan fleksibel dibandingkan dengan angkutan umum lainnya karena menggunakan teknologi yang sederhana, investasi murah, cara pengoperasian yang sederhana, perawatan mudah dan daya jelajah medan yang sangat luas (Setijowarno, 2010).

Di Indonesia ojek sepeda motor sering dimanfaatkan karena dapat cepat mengantar penumpang sampai ke tujuan dengan biaya yang terjangkau, namun seiring dengan maraknya sarana ojek yang tidak diimbangi dengan sarana keselamatan, baik bagi pengendara maupun penumpang tidak memakai alat pelindung diri secara lengkap. Hal tersebut akan membahayakan penumpang maupun pengguna jalan lain yang bisa mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka perlu adanya penerapan perilaku *safety riding* agar tidak terjadi kecelakaan dan bisa menekan angka kecelakaan lalu lintas (Marye, 2010) seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No: 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan seperti pengguna atribut keselamatan berkendara (*Safety Apparels*), pengecekan sepeda motor dan kondisi tubuh pengendara yang prima.

Safety riding merupakan upaya berkendara dimana lebih memperhatikan keselamatan pengendara dan pengguna jalan lain yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan dan akibat dari kecelakaan lalu lintas. (Rukfiati, 2010). Menurut Dian Afrilia, ada beberapa faktor yang berhubungan dengan praktik *safety riding* diantaranya yaitu umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga dan teman kerja (Dian, 2010).

Berdasarkan penelitian di Semarang tahun 2013 pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Dian Nuswantoro didapatkan hasil ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan keselamatan dan kesehatan berkendara dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada pengendara sepeda motor (Perwitaningsih, 2013).

Meningkatnya jumlah ojek *online* juga berhubungan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di banyak negara berkembang. Berdasarkan penelitian yang dilakukan (Y.H, 2015) keamanan pada pengendara ojek sepeda motor di Moaming, China sangat buruk. Pengemudi ojek *online* di Moaming China cenderung

Universitas
Esa Unggul

mengabaikan kesadaran akan berkendara yang aman seperti mengendarai motor dengan kecepatan terlampaui tinggi di jalan raya sehingga membahayakan dirinya sendiri bahkan orang lain. Terlepas dari hal itu di Indonesia ojek *online* terus berkembang pesat karena dianggap memberikan solusi bagi masyarakat akan kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar dan jaminan keamanan penumpang yang jauh lebih baik dari pada ojek konvensional. Terlebih lagi, dengan penggabungan layanan transportasi dengan kecanggihan teknologi internet sehingga masyarakat lebih mudah melakukan pemesanan, mengetahui biaya transportasi, lokasi tujuan dan identifikasi profil *driver* yang merupakan suatu bentuk inovasi baru dalam dunia bisnis transportasi (Aninditha, 2016).

Penelitian sebelumnya oleh Rizal Khakim dengan judul Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, dan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada ojek *online* di kelurahan kedungmatu Semarang 2016 dapat disimpulkan tidak ada hubungan antara umur, masa berkendara, pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* tetapi ada hubungan antara tingkat Pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*. (Khakim, 2016).

Berdasarkan Penelitian sebelumnya oleh Novita Widiyawati dengan judul Hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta tahun 2018 dapat disimpulkan Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada penelitian ini terdapat nilai signifikan ($p\text{-value} = 0,507 < 0,05$) yang artinya bahwa tidak ada hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta. (Widiyawati, 2018).

Ojek *online* saat ini telah merambah ke berbagai kota di Indonesia termasuk kota Jakarta, semakin tingginya minat masyarakat terhadap ojek *online* membuat semua kalangan tertarik untuk ikut serta bergabung menjadi *driver* ojek *online*, baik itu sebagai mata pencaharian utama ataupun pekerjaan sampingan. Berdasarkan survei awal dan wawancara dengan *driver* ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat didapat informasi bahwa pada umumnya pengendara ojek *online* bekerja lebih dari 8 jam per hari. Rata-rata pengendara ojek *online* mulai beroperasi pada pukul 07.00 sampai dengan pukul 22.00, dengan waktu istirahat sesuai keinginan dari masing-masing pengendara ojek *online* itu sendiri. Pekerjaan *driver* ojek *online* sendiri perharinya tergantung dari banyaknya jumlah orderan yang masuk, dengan demikian tidak menutup kemungkinan pengendara ojek *online* bisa saja berkendara seharian di jalanan

kota Jakarta dan tentunya resiko akan bahaya kecelakaan juga semakin tinggi bila pengendara lalai akan kesadaran berkendara yang aman.

Ojek *online* di Indonesia terdapat beberapa perusahaan yaitu perusahaan X dan Y. Berdasarkan Studi Pendahuluan beberapa responden pengendara ojek *online* menceritakan bahwa perusahaan X selalu memberikan pelatihan keselamatan berkendara *safety riding* sebelum pengendara tersebut menjadi anggota ojek *online* sehingga pengendara tersebut sudah mengetahui dan melakukan *safety riding* dengan baik. Responden perusahaan Y menceritakan bahwa tidak adanya pelatihan keselamatan berkendara sehingga apabila terjadi kecelakaan dikarenakan faktor pengendara, perusahaan tersebut tidak memberikan sanksi apapun.

Stasiun Palmerah merupakan stasiun kereta api kelas II yang terletak di Jalan Gelora, Gelora Tanah Abang Jakarta Pusat. Meskipun bernama Palmerah, stasiun ini tidak terletak di Kecamatan Palmerah, tetapi berada pada perbatasan antara kecamatan Palmerah dengan Kecamatan Tanah Abang, Kota Jakarta Pusat (P. K. A. Indonesia 2015) Banyaknya penumpang yang bepergian menaiki KRL dari Stasiun Palmerah Jakarta Pusat sehingga banyak sekali *driver* ojek *online* yang mencari penumpang di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat. Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan pada tanggal 2 April 2020 pada 20 pengendara ojek *online* didapatkan hasil sebanyak 70% responden pernah mengalami kecelakaan pada saat mengendarai motor. Pada umumnya kecelakaan yang terjadi menyebabkan luka ringan. Penyebab kecelakaan bervariasi namun didominasi oleh kelalaian pengendara seperti mengendarai kecepatan tinggi, mengendarai melawan arus, kelelahan bekerja yang sudah berjam-jam di atas motor, dan jalanan lingkungan yang rusak.

Selain itu, sebesar 20% responden pengendara mengalami kecelakaan pada saat membawa penumpang. Penyebab kecelakaan oleh karena penumpang bermain *handphone* pada saat di atas motor dan mengakibatkan tindakan kriminal sehingga adanya pencopetan yang mengalami penumpang terjatuh. Penumpang terjatuh dan ada truk dari belakang sehingga tertabrak truk dan meninggal. Meskipun hanya bermain *handphone* dan bisa mengakibatkan yang sangat fatal.

Sisa yang 10% responden selalu berperilaku *safety riding*, selalu mematuhi rambu lalu lintas dan kebanyakan itu adalah usia yang sudah diatas 35 tahun.

Hasil studi pendahuluan juga menunjukkan, sebesar 73% responden berkendara dengan kecepatan di atas 80km/jam jika kondisi jalan sepi, 70% responden berkendara memutar balik berlawanan arah, 60% responden berkendara menerobos lampu lalu

lintas, 75% responden menggunakan *handphone* pada saat berkendara dan 50% responden mengalami kelelahan bekerja yang sudah berjam-jam di atas motor.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pengendara ojek *online* masih belum memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara yang nantinya dapat berpotensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Atas dasar permasalahan tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti tentang Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Pengendara Ojek *Online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat 2020.

1.2 Rumusan Masalah

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah *global* dimana sepeda motor menjadi penyumbang tertinggi terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas. Angka kecelakaan lalu lintas relatif tinggi yang dialami oleh pengendara sepeda motor rata-rata disebabkan oleh kurangnya kesadaran berkendara yang aman, saat ini seiring berkembangnya ojek *online* di kota Jakarta maka potensi akan terjadinya kecelakaan pada pengendara sepeda motor juga meningkat. Pengetahuan dan perilaku berkendara yang aman sangat dibutuhkan oleh seorang pengendara ojek karena kesehariannya bekerja mengantar penumpang di jalan raya, pengendara ojek akan mengalami resiko kecelakaan bahkan kejadian kecelakaan jika tidak berkonsentrasi dalam berkendara. Berdasarkan studi pendahuluan pada tanggal 2 April 2020 masih 70% terdapatnya kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pengendara ojek *online* di Jakarta. Oleh karena itu, peneliti ingin melakukan penelitian mengenai Hubungan Perilaku *Safety Riding* Pada Ojek *Online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.

1.3 Pertanyaan Penelitian

- 1.3.1 Faktor-faktor apa yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.2 Bagaimana gambaran perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.3 Bagaimana gambaran usia pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.4 Bagaimana gambaran lama bekerja pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?

- 1.3.5 Bagaimana gambaran pengetahuan pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.6 Bagaimana gambaran sikap pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.7 Apakah ada hubungan antara usia terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.8 Apakah ada hubungan antara lama bekerja terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.9 Apakah ada hubungan antara Pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?
- 1.3.10 Apakah ada hubungan antara sikap pengendara terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.

1.4.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui gambaran perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.
- b. Mengetahui gambaran usia pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.
- c. Mengetahu gambaran lama bekerja pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020
- d. Mengetahui gambaran pengetahuan pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.
- e. Mengetahui gambaran sikap pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.
- f. Mengetahui hubungan antara usia terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.

- g. Mengetahui hubungan antara lama bekerja terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.
- h. Mengetahui hubungan antara Pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.
- i. Mengetahui hubungan antara sikap pengendara terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat tahun 2020.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat bagi Peneliti

Manfaat bagi peneliti adalah untuk menambah pengetahuan dan pemahaman ilmiah, serta diharapkan mampu mengutarakan asumsi terkait permasalahan mengenai Perilaku *Safety Riding*.

1.5.2 Manfaat Bagi Masyarakat

Manfaat bagi Masyarakat, khususnya pengendara sepeda motor, diharapkan penelitian mampu dijadikan sebagai pemahaman mendalam mengenai seberapa pentingnya perilaku *safety riding* dan upaya-upaya terkait permasalahan kecelakaan lalu lintas.

1.5.3 Manfaat bagi Ojek Online

Manfaat bagi Ojek *Online* adalah agar tetap mempertahankan perilaku *safety riding* ketika berkendara dan lebih baik lagi setiap mengemudi

1.6 Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta Pusat. Berdasarkan studi pendahuluan pada tanggal 2 April 2020 masih 70% terdapatnya pengendara yang tidak berperilaku *safety riding* sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pengendara ojek *online* di Jakarta. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*. Penelitian akan dilakukan pada bulan April 2020 sampai dengan selesai penelitian, dengan sasaran penelitian yakni pengendara ojek *online* di Stasiun Palmerah Jakarta

Pusat. Penelitian dilakukan dengan melakukan wawancara dan pengisian kuesioner dengan responden terkait variabel permasalahan.

