

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada zaman globalisasi sekarang ini setiap individu membutuhkan mobilisasi yang cepat dan tepat untuk menjalani kegiatan sehari-hari. Dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dapat memenuhi kebutuhan tersebut dengan adanya pembaharuan dibidang transportasi. Indonesia sendiri sudah banyak melakukan banyak terobosan-terobosan baru pada transportasi publik. Transportasi publik diadakan selain untuk memenuhi kebutuhan mobilisasi, tetapi juga menjadi jawaban dalam masalah kemacetan (BPTJ, 2020).

Membicarakan topik transportasi tidak lepas dari kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda (Pemerintah RI, 2009).

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi baik di negara-negara maju dan negara-negara berkembang. Sekitar 1,35 juta orang meninggal setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya. 93% kasus meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas terjadi di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah. Lebih dari separuh kematian akibat kecelakaan lalu lintas adalah pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara sepeda motor (WHO, 2020).

Tahun 2019 di Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 116.411 kejadian. Jika membandingkannya dengan tahun-tahun sebelumnya, dari tahun 2015 hingga 2019 mengalami peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas. Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas POLRI) mencatat jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas pada

tahun 2017 sebanyak 104.327 kejadian dan pada tahun 2018 sebanyak 107.968 kejadian (Kementerian Perhubungan, 2019).

Provinsi Jawa Barat selama kurun waktu lima tahun dari tahun 2014 hingga 2018 kejadian kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan rata-rata 5,37% setiap tahunnya. Tahun 2014 terdapat 9.480 kasus kecelakaan lalu lintas dan tahun 2018 terdapat 7.582 kasus. Tetapi tidak dengan jumlah korban yang meninggal yang mengalami peningkatan dari tahun 2014 sebanyak 2.948 korban hingga tahun 2018 sebanyak 3.672 korban jiwa (BPS Prov. Jawa Barat, 2018).

Upaya pencegahan terjadinya kecelakaan dapat dilakukan dengan penerapan perilaku *safety riding*. Pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan melalui peningkatan praktik keselamatan berkendara melalui advokasi, sosialisai, edukasi dan kampanye mengenai pengetahuan *safety riding* (Dirjen PP & PL, 2015). Perilaku *safety riding* merupakan perilaku saat mengendarai sepeda motor dengan aman, sesuai dengan aturan, tidak ugal-ugalan dan mengutamakan keselamatan diri sendiri serta keselamatan pengguna jalan lainnya (Kusmagi, 2010).

Penerapan *safety riding* harus dilakukan sebelum berkendara, saat berkendara dan sesudah berkendara. Sebelum mengendarakan sepeda motor setiap pengendara harus memastikan kesehatan tubuh masing-masing, harus memeriksa kondisi kendaraan, dan menyiapkan SIM dan STNK. Perilaku-perilaku yang harus diterapkan saat berkendara yaitu, mematuhi peraturan dan rambu lalu lintas, menghormati pengendara atau pengguna jalan yang lain, selalu menggunakan lajur sebelah kiri, selalu menyalakan lampu motor pada siang dan malam hari, dan selalu mengendalikan kecepatan (Kusmagi, 2010).

Penelitian yang dilakukan oleh SA & MM (2018) mengenai perilaku berisiko dan perilaku *safety riding* pada pengendara sepeda motor penelitian di IGD Rumah Sakit Universitas Zagazig Mesir didapati hasil yaitu perilaku *safety riding* yang dilakukan oleh pengendara motor antara lain perawatan sepeda motor (93,1%), berkendara tanpa pengaruh obat dan minuman keras (91,2%), tidak berkendara saat tubuh lelah

(67,7%) dan mengendalikan kecepatan (38,5%). Selain itu perilaku berisiko yang dilakukan saat berkendara yaitu, tidak mematuhi lampu lalu lintas (58%), menggunakan handphone saat berkendara ((54,5%), dan berkendara dengan penumpang lebih dari 1 (46,7%).

Jumlah driver ojek online di Kota Semarang yang berperilaku *safety riding* sebanyak 61,1% dan pengendara yang berperilaku *unsafety* sebanyak 38,9% (Aulia, dkk , 2020). Driver ojek online di Kota Medan yang berperilaku *safety riding* sebanyak 63% sedangkan yang berperilaku *unsafety* sebanyak 37%(Manurung, dkk , 2019).

Lawrence Green mengemukakan bahwa terdapat 3 faktor yang mempengaruhi perilaku manusia yaitu faktor predisposisi (*predisposing factors*), faktor pemungkin (*enabling factors*), faktor penguat (*reinforcing factors*). Salah satu bentuk perilaku yaitu perilaku *safety riding* pada pengendara sepeda motor. Perilaku *safety riding* dapat dipengaruhi oleh faktor predisposisi adalah faktor yang mempermudah pengendara dalam berperilaku *safety riding* yang terdiri dari, pengetahuan, sikap, dan kepercayaan. Faktor pemungkin berperan untuk memfasilitasi perilaku *safety riding* pengendara biasanya berupa sarana dan prasarana untuk terjadinya perilaku *safety riding*. Faktor penguat yaitu faktor yang mendorong dan memperkuat pengendara untuk berperilaku *safety riding* seperti dukungan dari keluarga dan rekan kerja untuk melakukan perilaku *safety riding* (Notoatmodjo, 2012).

Terdapat beberapa penelitian mengenai perilaku *safety riding*. Penelitian yang dilakukan di Kabupaten Bogor oleh (Sinaga, 2018) ditemukan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Penelitian ini menunjukkan bahwa pengendara ojek pangkalan yang memiliki pengetahuan buruk dengan perilaku tidak aman mencapai 97,5%.

Penelitian lain yang dilakukan di kota Medan tahun 2019, membuktikan bahwa adanya hubungan antara usia, masa berkendara, kondisi kendaraan dan kelengkapan berkendara (APD) dengan perilaku *safety riding* (Manurung, dkk, 2019). Penelitian lain mengenai *safety*

riding pada pengendara ojek online yang dilakukan oleh Silvia (2020), ditemukan bahwa adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online. Kemudian pada penelitian lain yang dilakukan oleh Pratama (2020), juga didapati hasil bahwa adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online.

Penelitian mengenai faktor perilaku *safety riding* pada GoJek yang dilakukan oleh Manurung, dkk (2019) membuktikan bahwa adanya hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety riding*. Responden dengan kondisi kendaraan yang kurang lengkap dengan perilaku *unsafety* lebih banyak dibandingkan kondisi kendaraan yang lengkap dan berperilaku *unsafety*. Penelitian lain yang dilakukan pada pengemudi ojek online di Semarang oleh Aulia dkk (2020) juga menunjukkan adanya hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety riding*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, menyatakan bahwa ojek termasuk kedalam kendaraan bermotor umum. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut bayaran (Pemerintah RI, 2014). Awalnya layanan ojek hanya bisa diakses di beberapa tempat umum seperti pemberhentian bus, pertigaan atau perempatan, namun sekarang sudah tersedia layanan ojek secara online dalam sebuah aplikasi (Benmetan, 2017).

Kota Bekasi adalah salah satu kota yang berada di Provinsi Jawa Barat. Kota Bekasi menjadi salah satu kota yang menjadi penyokong Ibu Kota (JABODETABEK) yang memiliki arus lalu lintas yang padat karena berhubungan langsung dengan daerah lain seperti DKI Jakarta, Depok, dan Bogor sehingga mobilitas ojek online cukup tinggi.

Studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti pada bulan Oktober 2020 terkait data kecelakaan lalu lintas pada komunitas ojek online di Kota Bekasi didapati bahwa terdapat 10 pengendara ojek online yang mengalami kecelakaan dengan rincian sebagai berikut, 7 pengendara

ojek online mengalami kecelakaan tunggal tanpa membawa penumpang, 2 pengendara mengalami kecelakaan tunggal dengan membawa penumpang, dan 1 pengendara mengalami kecelakaan ganda (ada lawan) tanpa penumpang. Peneliti melakukan wawancara langsung dengan ketua komunitas mengenai penyebab dari kecelakaan lalu lintas ini antara lain, perilaku tidak aman (berkendara dengan kondisi kelelahan, berkendara dengan kecepatan tinggi, kurangnya waspada), kondisi jalan yang licin dan berlubang, cuaca dan penyebab lainnya.

Peneliti juga melakukan survei pendahuluan mengenai perilaku *safety riding* dan pengetahuan *safety riding* pada anggota komunitas menggunakan kuesioner online Google Form. Survei pendahuluan ini melibatkan 16 responden dengan hasil 10 responden (62,25%) berperilaku *unsafety* dan 6 responden (37,5%) berperilaku *safety riding*. Beberapa perilaku tidak aman selama berkendara yang masih dilakukan antara lain, 14 responden (87,5%) masih melakukan pengereman mendadak, 12 responden (75%) masih mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi, 11 responden (68,8%) mendahului di lajur kiri dan berkendara dengan kecepatan tinggi saat malam hari atau subuh hari, 9 responden (56,3%) membawa penumpang atau beban berlebihan, 8 responden (50%) masih menggunakan *handphone* saat berkendara dan 7 responden (43,8%) masih melanggar rambu lalu lintas.

Dari 16 responden terdapat 8 responden (50%) yang memiliki pengetahuan kurang baik mengenai *safety riding* antara lain disebabkan oleh 8 orang (100%) tidak mengetahui bahwa penggunaan helm untuk jarak dekat dan jauh, 7 (87,5%) orang tidak mengetahui bahwa servis motor harus dilakukan secara berkala, dan 6 (75%) orang tidak mengetahui bahwa perilaku *safety riding* dilakukan sebelum, selama dan sesudah berkendara.

Peneliti melakukan wawancara dengan ketua komunitas ojek online Bekasi. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dugaan penyebab mengapa masih terdapat pengendara ojek online tidak menerapkan perilaku *safety riding* antara lain, usia, sikap, dan perlengkapan APD.

Ketua komunitas berpendapat bahwa pengendara yang usianya diatas 29 tahun cenderung menerapkan perilaku *safety riding* dibandingkan pengendara ojek online yang berumur dibawah 30 tahun.Selanjutnya terdapat pengendara ojek online yang memiliki sikap kurang disiplin saat berkendara seperti masih ada pengendara yang mengabaikan keselamatan diri sendiri karena ingin cepat-cepat mencapai target orderdalam satu hari. Dugaan penyebab selanjutnya adalah perlengkapan APD saat berkendara, berdasarkan hasil wawancara masih ada pengendara ojek online yang tidak memakai APD secara lengkap atau menggunakan APD dengan keadaan yang rusak seperti menggunakan helm dengan pengait yang rusak, menggunakan sandal, tidak memakai pelindung mata, dan tidak menggunakan sarung tangan.

Berdasarkan informasi dari ketua komunitas sudah ada upaya dari pihak perusahaan untuk melakukan sosialisasi *safety riding* untuk para calon pengendara ojek online, namun masih ditemukan pengendara ojek online yang tidak menerapkan perilaku *safety riding*.Dampak dari pengendara ojek online yang tidak menerapkan perilaku *safety riding* yaitu terjadi kecelakaan lalu lintas, terkena tilang oleh polisi, dan akun pengendara ojek online dibekukan karena penilaian buruk dari pelanggan.Melihat masalah tersebut maka peneliti ingin mengetahui lebih dalam mengenai perilaku*safety riding*,dengan judul penelitian “Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Komunitas Ojek Online di Kota Bekasi Tahun 2020”.

1.2. Rumusan Masalah

Hasil dari survey pendahuluan mengenai pengetahuan dan perilaku *safety riding* yang dilakukan pada 16 responden didapati bahwa 10 responden (62,25%) berperilaku *unsafety* dan 6 responden (37,5%) berperilaku *safety riding*. Kemudian terdapat 8 responden (50%) memiliki pengetahuan *safety riding* yang kurang dan 8 responden (50%) memiliki pengetahuan *safety riding* yang baik.

. Hasil wawancara dengan ketua komunitas terdapat dugaan penyebab masih adanya pengendara ojek online yang tidak menerapkan perilaku *safety riding* dikarenakan terdapat pengendara yang berumur dibawah 30 tahun yang tidak berperilaku *safety riding*, sikap kurang disiplin saat berkendara, terdapat pengendara yang menggunakan APD rusak dan tidak menggunakan APD yang lengkap. Dampak yang terjadi jika pengendara ojek online tidak menerapkan perilaku *safety riding* yaitu terjadi kecelakaan lalu lintas, terkena tilang oleh polisi, dan akun pengendara ojek online dibekukan karena penilaian buruk dari pelanggan. Melihat masalah tersebut maka peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul “Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Komunitas Ojek Online di Kota Bekasi Tahun 2020”.

1.3. Pertanyaan Penelitian

1. Apa faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
2. Bagaimana gambaran perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
3. Bagaimana gambaran usia pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
4. Bagaimana gambaran pengetahuan *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
5. Bagaimana gambaran sikap pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
6. Bagaimana gambaran kelengkapan penggunaan APD pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
7. Apakah ada hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
8. Apakah ada hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?

9. Apakah ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?
10. Apakah ada hubungan antara kelengkapan penggunaan APD dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
2. Mengetahui gambaran usia pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
3. Mengetahui gambaran pengetahuan *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
4. Mengetahui gambaran sikap pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
5. Mengetahui gambaran kelengkapan penggunaan APD pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
6. Menganalisis hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
7. Menganalisis hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
8. Menganalisis hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.
9. Menganalisis hubungan antara kelengkapan penggunaan APD dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Bagi Peneliti

Mendapatkan pengetahuan, wawasan dan pemahaman mengenai faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online.

1.5.2. Bagi Universitas Esa Unggul

Dapat dijadikan referensi tambahan dan bahan kepustakaan mengenai perilaku *safety riding* bagi dosen dan para mahasiswa.

1.5.3. Bagi Tempat Penelitian

Diperolehnya informasi mengenai gambaran perilaku *safety riding* setiap anggota dari komunitas ojek online Bekasi serta memberikan informasi dan masukan untuk meningkatkan praktik perilaku *safety riding* sebagai upaya keselamatan para pengendara dan penumpang.

1.6. Ruang Lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada komunitas ojek online di Kota Bekasi tahun 2020. Penelitian ini dilakukan karena dari 16 responden studi pendahuluan didapati bahwa 10 responden (62,25%) berperilaku *unsafety* dan 6 responden (37,5%) berperilaku *safety riding*. Kemudian terdapat 8 responden (50%) memiliki pengetahuan *safety riding* yang kurang dan 8 responden (50%) memiliki pengetahuan *safety riding* yang baik.

Pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada bulan September 2020 hingga Maret 2021 pada satu komunitas ojek online di Kota Bekasi. Responden penelitian ini adalah pengendara ojek online yang tergabung dalam komunitas. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*, pengumpulan data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner Google form dan data sekunder yang didapatkan dari pihak komunitas ojek online berupa data anggota dan data kecelakaan lalu lintas.