

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan di Industri transportasi berkembang sangat pesat .Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentunya searah dengan peningkatan kemacetan di Indonesia terutama di kota-kota besar .Tingkat kemacetan yang tinggi mengakibatkan masyarakat enggan keluar rumah,meskipun mereka harus aktif untuk memenuhi kebutuhan, seperti untuk makan,mengirim barang dan membeli barang . Sehingga untuk dapat menunjang mobilitas masyarakat yang tinggi diperlukan moda transportasi yang efektif menghindari kemacetan (Aziah, 2018) .

Jasa transportasi berbasis online menjadi alternatif masyarakat saat ini untuk memenuhi kebutuhannya . Kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014 dimulai oleh aplikasi Uber kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek dan Grab . Transportasi berbasis online dibagi menjadi dua bagian yaitu transportasi dengan mobil dan motor . Berdasarkan dokumen elektronik yang didapat CNBC Indonesia ,saat ini Gojek telah menangani 3 juta lebih order setiap harinya . Pemesanan ini ditangani lebih dari 2 juta driver (Franedy, 2019) .

Para driver yang aktif dijalanan sangat beresiko terpapar berbagai macam bahaya. Bahaya yang ada di jalan raya selama bekerja berupa kendaraan lainnya,pejalan kaki, penumpang atau pembonceng , hewan , lubang di jalan , rusaknya badan jalan,dan sebagainya. Bahaya tersebut dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas (Wibowo, 2019)

Kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah global dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Berdasarkan data dari World Health Organization (WHO) jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terus meningkat mencapai 1,35 juta orang per tahun.(World Health Organization, 2018)

Menurut Departemen Perhubungan RI mengumumkan sekitar 85 % kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi. 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)

Indonesia sebagai negara yang masih berkembang memiliki risiko tinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya bagi masyarakat yang beresiko yang setiap hari bekerja melewati atau bekerja di jalan. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh Setyawan pada tahun 2015 jumlah kecelakaan kerja di jalan lebih besar daripada kecelakaan di tempat

kerja lainnya, salah satu kelompok yang tinggi risiko adalah pengendara ojek online yang sebagian besar waktu kerjanya dihabiskan di jalan. Berdasarkan data yang dilaporkan oleh menteri perhubungan 79% pengendara ojek online mengalami kecelakaan lalu lintas atau sejumlah 58.715 kasus pada tahun 2017 (Simamora, 2018).

Menurut data Polri, terdapat 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 meningkat dari 103.672 atau 3% dari tahun sebelumnya. Jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas berjumlah 23.530 orang. Faktor penyebab dominan laka lintas sepanjang tahun 2019 yaitu faktor kesalahan manusia. Adapun jumlah pelanggaran lalu lintas selama 2019 juga meningkat dari tahun 2018 yakni 7.456.913 pelanggaran tilang dan 3.620.393 pelanggaran berbuah teguran (Ramadhan, 2019)

Kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek online terjadi karena kesalahan desain jalan dan faktor manusia. Faktor lain yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu kontrol lalu lintas yang tidak memadai, kurangnya manajemen lalu lintas, serta kemacetan lalu lintas adalah faktor utama yang menyebabkan pengendara berkendara secara agresif disertai kemarahan. Sebagian besar studi mengidentifikasi perilaku mengemudi dan sikap pengendara, termasuk kecepatan yang berlebihan dan terburu-buru, untuk menjadi faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas (Ismeik M., Jrew B., 2010).

Menurut Lawrence Green bahwa terdapat tiga faktor yang mempengaruhi perilaku manusia yaitu faktor predisposisi (predisposing factors), Faktor Pemungkin (enabling factors) dan Faktor Penguat (reinforcing factors). Perilaku safety riding pengendara sepeda motor merupakan salah satu bentuk perilaku. Perilaku safety riding dapat dipengaruhi oleh faktor predisposisi adalah faktor yang mempermudah atau mendahului terjadinya sebuah perilaku pada diri seorang seperti pengetahuan, sikap, dan persepsi. Faktor pemungkin yaitu faktor-faktor yang memungkinkan atau memfasilitasi perilaku. Faktor pemungkin yang dimaksud yaitu sarana dan prasarana atau fasilitas terjadinya suatu hal yang diinginkan, dalam hal ini yaitu penunjang perilaku safety riding seperti fasilitas dan sarana berkendara bermotor, APD, Kepemilikan SIM, kemampuan sumber daya (pengalaman berkendara) sedangkan faktor penguat menentukan apakah tindakan keselamatan mendapatkan dukungan. Program pendidikan keselamatan berkendara (safety riding) meliputi dukungan keluarga dan motivasi (Notoatmodjo, 2012)

Salah satu upaya mengurangi kecelakaan dengan pengenalan perilaku safety riding terhadap masyarakat umum khususnya pengguna sepeda motor. Safety riding di desain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Sedangkan safety riding itu sendiri 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 mengemudi sepeda motor. Selain itu memakai alat pelindung diri, kondisi kendaraan dan kondisi pengendara merupakan komponen penting dalam *safety riding* (Puspitasari, 2013).

Kesadaran dalam berkendara juga harus didukung dengan pengetahuan. Pengetahuan adalah salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang diambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan bijak dalam memutuskan suatu tindakan. Oleh karena itu, pengendara ojek online harus memiliki pengetahuan akan pentingnya *safety riding* dalam berkendara agar kecelakaan dalam pekerjaan dapat dihindarkan (Ariwibowo, 2013).

Grab dan Gojek merupakan transportasi online yang bergerak dalam bidang sektor informal. Di Kota Jakarta Selatan sendiri memiliki beberapa komunitas salah satunya ialah Unit Reaksi Cepat atau yang disingkat URC. Komunitas Unit Reaksi Cepat terbentuk atas dasar rasa kemanusiaan dan solidaritas di antara pengendara ojek online. Tugas utama komunitas URC ini yaitu menyediakan unit reaksi cepat demi membantu korban kecelakaan jalan raya. Peneliti merasa tertarik untuk memilih komunitas ini dikarenakan komunitas ini sangat aktif karena rutin berkumpul dan dalam kegiatannya cukup aktif, salah satunya seperti bekerjasama dengan Satlantas untuk membuat pelatihan *safety riding*. Dan memiliki sikap yang cenderung terbuka apabila ada penelitian-penelitian serupa.

Berdasarkan survei awal dan wawancara di komunitas Unit Reaksi Cepat Jakarta Selatan yang terdiri dari 1300 orang yang dibagi menjadi 11 lintasan dan 200 orang khusus menangani lakalantas. Pernah terjadi kecelakaan saat bekerja diantaranya adalah tersenggol mobil, ditabrak kendaraan lain, namun tidak ada kecelakaan yang fatal yang pernah dialami sehingga tidak ada kerusakan yang berarti.

Salah satu penelitian yang dilakukan oleh Sinaga (2018) yang menyebutkan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan, pendidikan, keterampilan mengemudi dan sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Citeureup Kabupaten Bogor Tahun 2018. Kemudian dikuatkan kembali oleh penelitian yang dilakukan oleh Sutja (2019), menyebutkan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap *safety riding awareness* pada pengendara ojek online di Kota Palembang Tahun 2019. Kemudian pada penelitian yang dilakukan oleh (Alam, 2018)

menyebutkan bahwa adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku berkendara aman di SMA Negeri 102 Jakarta Timur tahun 2018 .

Hasil studi pendahuluan yang dilakukan melalui wawancara dan observasi pada tanggal 14 April 2021 kepada 20 orang pengendara ojek online di komunitas Unit Reaksi Cepat wilayah Jakarta Selatan didapatkan hasil bahwa sebanyak 12 (60%) orang pengendara sepeda motor memiliki perilaku safety riding kurang baik , diantaranya perilaku seperti mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi sebesar 60 % ,serta 70 % pengendara sering melakukan selip-menyelip dalam keadaan macet dan 50 % pengendara sering menerobos lampu merah saat mengendarai motor. Berdasarkan hasil wawancara dan kuesioner, didapatkan sebanyak 12 orang memiliki pengetahuan rendah ,seperti tidak mengetahui kondisi yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan pada saat kecepatan tinggi sebanyak 65 % dan 75 % pengendara tidak mengetahui jarak minimal cahaya penerangan dari lampu dekat. Selain itu dukungan keluarga berpengaruh terhadap perilaku berkendara aman didapatkan hasil bahwa sebanyak 50 % keluarga membiarkan saja jika pengendara melakukan kesalahan dalam berkendara dan 55 % keluarga tidak peduli dengan kondisi kendaraan yang digunakan pengendara.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pengendara ojek online ,dalam satu hari terjadi kecelakaan ringan sebanyak 5 kali dalam sehari ,seperti pengendara yang hampir menabrak,jatuh dari motor karena mengantuk ,bersenggolan dengan kendaraan lain tetapi tidak menimbulkan luka yang cukup serius untuk pengendara maupun penumpang . Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pengendara ojek online masih belum memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara yang nantinya dapat berpotensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas.Berdasarkan hasil tersebut , maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai faktor -faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pengendara ojek online komunitas Unit Reaksi Cepat di wilayah Jakarta Selatan tahun 2021 .

1.2 Rumusan Masalah

Salah satu timbulnya kecelakaan kerja di jalan raya adalah dari perilaku pengendara ojek online yang tidak menerapkan safety riding dengan baik . Hasil studi pendahuluan yang dilakukan melalui wawancara dan observasi pada tanggal 14 April 2021 kepada 20 orang pengendara ojek online di komunitas Unit Reaksi Cepat wilayah Jakarta Selatan didapatkan hasil bahwa sebanyak 12 orang pengendara sepeda motor memiliki perilaku safety riding

kurang baik , diantaranya yaitu mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi , pengendara sering melakukan selip-menyelip dalam keadaan macet dan pengendara sering menerobos lampu merah saat mengendarai motor. Selain itu ,didapatkan sebanyak 12 orang memiliki pengetahuan rendah ,seperti tidak mengetahui kondisi yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan pada saat kecepatan tinggi dan pengendara tidak mengetahui jarak minimal cahaya penerangan dari lampu dekat. Dukungan keluarga juga berpengaruh terhadap perilaku berkendara aman didapatkan hasil bahwa sebanyak 65 % keluarga membiarkan saja jika pengendara melakukan kesalahan dalam berkendara dan 55 % keluarga tidak peduli dengan kondisi kendaraan yang digunakan pengendara.Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas ,maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu apa saja Faktor - Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Pengendara Ojek Online Komunitas Unit Reaksi Cepat Di Wilayah Jakarta Selatan Tahun 2021.

1.4 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran faktor- faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada pengendara ojek online Komunitas Unit Reaksi Cepat di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2021?
2. Bagaimana gambaran perilaku safety riding pada pengendara ojek online Komunitas Unit Reaksi Cepat di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2021?
3. Bagaimana gambaran usia pada pengendara ojek online Komunitas Unit Reaksi Cepat di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2021 ?
4. Bagaimana gambaran pengetahuan pada pengendara ojek online Komunitas Unit Reaksi Cepat di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2021?
5. Bagaimana gambaran sikap pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021?
6. Bagaimana gambaran keterampilan berkendara pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021
7. Bagaimana gambaran kelengkapan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021
8. Bagaimana gambaran dukungan keluarga pada pengendara ojek online Komunitas Unit Reaksi Cepat di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2021?
9. Apakah ada hubungan antara usia dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021?

10. Apakah ada hubungan antara pengetahuan dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021?
11. Apakah ada hubungan antara sikap dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021?
12. Apakah ada hubungan antara keterampilan berkendara dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021?
13. Apakah ada hubungan antara kelengkapan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021?
14. Apakah ada hubungan antara dukungan keluarga dengan usia dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui faktor -faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.

1.4.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui gambaran perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- b. Mengetahui gambaran usia pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- c. Mengetahui gambaran pengetahuan pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- d. Mengetahui gambaran sikap pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- e. Mengetahui gambaran keterampilan berkendara pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- f. Mengetahui gambaran kelengkapan penggunaan alat pelindung diri (apd)pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.

- g. Mengetahui gambaran dukungan keluarga pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- h. Mengetahui hubungan antara usia dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- i. Mengetahui hubungan antara pengetahuan dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- j. Mengetahui hubungan antara sikap dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- k. Mengetahui hubungan antara keterampilan berkendara dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- l. Mengetahui hubungan antara kelengkapan penggunaan alat pelindung diri (apd) dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.
- m. Mengetahui hubungan antara dukungan keluarga dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas unit reaksi cepat di wilayah jakarta selatan tahun 2021.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Bagi Peneliti

Hasil penelitian diharapkan untuk menambah ilmu pengetahuan dan pemahaman ilmiah serta dapat dijadikan pengalaman ilmiah yang sangat berharga dan menambah wawasan .

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

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan masukan informasi dalam memberikan atensi mengenai pentingnya penerapan safety riding dalam pribadi pengendara ojek online.

1.6 Ruang Lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan penerapan perilaku safety riding pada pengendara ojek online komunitas Unit Reaksi Cepat di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2021, subjek yang akan diteliti adalah pengendara ojek online, penelitian akan dilakukan dari bulan Februari – Agustus 2021. Berdasarkan studi pendahuluan Selatan didapatkan hasil bahwa sebanyak 12 pengendara sepeda motor (60%) memiliki perilaku safety riding kurang baik. Kemudian 12 pengendara sepeda motor (60%) memiliki pengetahuan rendah dan 8 pengendara sepeda motor (40%) memiliki pengetahuan yang baik. Dukungan keluarga juga berpengaruh terhadap perilaku berkendara aman sebanyak 50 % keluarga membiarkan saja jika pengendara melakukan kesalahan dalam berkendara dan 55 % keluarga tidak peduli dengan kondisi kendaraan yang digunakan pengendara.

Penelitian ini dilakukan dengan melakukan wawancara dan pengisian kuesioner dengan responden terkait variabel permasalahan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*, pengumpulan data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner Google Form dan data sekunder didapatkan dari pihak komunitas ojek online berupa data anggota dan data kecelakaan

