

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada era modern saat ini masyarakat dituntut untuk memiliki mobilitas kegiatan yang tinggi. Ini membuat manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi demi memperlancar kegiatan setiap hari. Mobilitas yang tinggi tersebut mendorong tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi pula baik barang ataupun manusia diseluruh dunia. (Lumentek dkk, 2021) 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 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 POLRI, 2014).

Safety riding adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berkaitan mengenai tata cara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. *Safety Riding* dilakukan untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Inti dari *safety riding* itu sendiri adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain (Wulandari dkk, 2017). Perilaku keselamatan berkendara atau (*Safety riding*) ialah aspek yang harus diterapkan oleh pengendara. Bersumber pada UU No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas serta Angkutan jalan, perilaku keselamatan berkendara terdiri dari 13 kriteria ialah, pengecekan kendaraan saat sebelum berkendara, pemakaian APD, pemakaian lampu sein, pemakaian lampu utama, mematuhi rambu serta lampu lalu lintas, pemakaian jalan jalur cocok dengan gunanya, melindungi jarak nyaman dengan kendaraan lain, pengendalian kecepatan, bawa STNK, Kepemilikan SIM, berkendara dengan penuh

konsentrasi, berkendara tidak melawan arah dan tidak bawa penumpang lebih dari satu orang (Kaisun, 2020).

Global Status Report on Road Safety (2018) yang dirilis *World Health Organization* (WHO), dilaporkan bahwa setiap 24 detik terdapat satu nyawa melayang dan setiap tahun terdapat angka kematian akibat kecelakaan di jalan raya yang mengalami peningkatan sampai menyentuh angka 1,35 juta pada tahun 2016, namun tingkat kematian relatif terhadap jumlah kendaraan bermotor dalam beberapa tahun terakhir. Di seluruh dunia, Kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga menjadi penyebab kematian untuk segala macam kalangan umur, begitu juga menjadi penyebab kematian untuk anak-anak dan dewasa berusia 5-29 tahun. Negara bagian asia tenggara merupakan negara kedua setelah afrika yang menyebabkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya. 54% dari korban adalah pejalan kaki, pesepeda dan pengendara sepeda motor (WHO, 2018).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (2018), di Indonesia angka kecelakaan lalu lintas rata-rata mengalami kenaikan per tahun, pada tahun 2017 sebanyak 104.327 kejadian sedangkan pada tahun 2018 sebanyak 109.215 kejadian. Sementara untuk kecelakaan sepeda motor di Indonesia pada tahun 2017 sebanyak 101.022 kasus kejadian, pada 2018 sebanyak 103.672 kejadian (Korlantas POLRI, 2020). Menurut Ketua Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISDI), perbandingan antara jumlah masyarakat Indonesia dan jumlah sepeda motor sama dengan satu banding tiga. Sepeda motor dipilih masyarakat karena harganya yang relatif terjangkau dari pada moda transportasi lain sehingga kepadatan di jalan didominasi oleh sepeda motor. Tingginya jumlah sepeda motor di Indonesia menyebabkan tingginya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor (Nastiti, 2017).

Angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Bekasi mencapai angka 485 kasus dari awal tahun 2018 dan mengalami peningkatan di angka 675 kejadian pada tahun 2019 yang dialami kendaraan roda dua (sepeda motor) di angka 496 di tahun 2019 dan sebanyak 387 kejadian di tahun 2018 (Korlantas POLRI, 2020). Sedangkan di DKI Jakarta merupakan provinsi yang memiliki jumlah kendaraan

bermotor terbanyak di Indonesia tahun 2019 naik sebesar 0,7% atau sebanyak 77.158 kendaraan dari tahun sebelumnya. Di sepanjang tahun 2018, dari 196.457 kejadian, 73,49 persen kecelakaan lalu lintas jalan melibatkan sepeda motor. Persentase keterlibatan ini jauh lebih besar dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya. Menurut data Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta (2020), angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Jakarta Barat mencapai angka 509 kasus dari awal tahun 2018 dan mengalami peningkatan *accident* di angka 693 kejadian pada tahun 2020 yang didominasi oleh kendaraan roda dua (sepeda motor) (BPS, 2020).

Menurut UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya salah satunya disebabkan oleh sepeda motor dapat diklasifikasikan menjadi empat faktor yaitu, kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan dan lingkungan. Penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling umum terjadi di Indonesia disebabkan oleh faktor manusia. Salah satu upaya untuk mengurangi kecelakaan yakni dengan pengenalan perilaku *safety riding* terhadap masyarakat umum bagi pengguna sepeda motor. Sedangkan perilaku *safety riding* itu sendiri merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya dan cedera yang dialami akibat kecelakaan lalu lintas (Widiyawati, 2018).

Di zaman modern ini, transportasi merupakan kebutuhan pokok yang dibutuhkan oleh masyarakat karena dapat mempermudah mobilitas semua aktivitas (Iroth dkk, 2019). Seiring dengan berkembangnya teknologi saat ini terdapat aplikasi yang mengenalkan layanan pemesanan ojek menggunakan teknologi yang dibantu dengan adanya layanan internet (*online*) (Anjani, 2017). Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek dan Grab. Banyaknya pengguna transportasi *online* berdampak pada banyaknya kebutuhan mitra atau pengemudi transportasi (*driver*) *online* pada masing-masing perusahaan. Berdasarkan dokumen elektronik yang didapat CNBC Indonesia, saat ini Gojek telah menangani 3 juta lebih order setiap hari. Pemesanan ini ditangani oleh lebih dari 2 juta driver (Franedya, 2019).

Setiap peristiwa kecelakaan biasanya disebabkan oleh beberapa faktor yang muncul seperti faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan/lingkungan atau kombinasi dari beberapa faktor tersebut. Faktor yang dianggap menentukan tingginya jumlah kecelakaan dan keparahan korban kecelakaan yaitu faktor manusia yang memberi kontribusi 80-90%, faktor kendaraan 4%, faktor jalan 3%, dan faktor lingkungan 1%. Faktor manusia tersebut salah satunya adalah tidak menyadari perilaku mengemudi yang baik. Hal ini digambarkan dengan adanya pelanggaran lalu lintas yang di dominasi oleh faktor kelalaian manusia yaitu seperti pengemudi sepeda motor berkendara sambil memainkan telepon seluler, tidak menggunakan atribut lengkap saat berkendara, melampaui batas kecepatan, dan mengabaikan rambu dan marka jalan (Korlantas POLRI, 2018).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Sinta dkk, 2018) terkait Hubungan Antara Pengetahuan, Tingkat Pendidikan Dan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding Pada Tukang Ojek Di Kecamatan Langowan Utara Kabupaten Minahasa dapat disimpulkan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan, tingkat pendidikan dan masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada tukang ojek. Kemudian pada penelitian (Ramadhani dkk, 2020), yang berjudul Hubungan Antara Pengetahuan, Sikap, Dan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Banjarbaru Tahun 2020 didapatkan hasil, ada hubungan antara pengetahuan, sikap dan masa berkendara dengan perilaku pengemudi ojek online di Kota Banjarbaru Tahun 2020. Dan pada penelitian yang dilakukan oleh (Sutja, 2019) yang berjudul Analisis Faktor Yang Berpengaruh Terhadap *Safety Riding Awareness* Pada Pengendara Ojek *Online* di Kota Palembang, menyebutkan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap *safety riding awareness* pada pengendara ojek online di Kota Palembang Tahun 2019.

Kebon Jeruk merupakan wilayah kotamadya Jakarta Barat yang memiliki luas area 17,92 km² dengan jumlah kepadatan penduduk sebesar 10.640 jiwa/km² pada tahun 2018. Daerah Kebon Jeruk, Jakarta Barat, termasuk ke dalam salah satu area lokasi hotspot yang merupakan area ramai dalam mendapatkan orderan ojek *online* dengan lokasi yang mudah untuk di akses sehingga membuat daerah Kebon Jeruk kerap disambangi oleh mitra pengemudi

ojek *online* dalam mencari orderan. Dengan demikian tidak menutup kemungkinan pengendara ojek *online* dalam berkendara tentunya memiliki resiko bahaya kecelakaan yang tinggi bila pengendara lalai akan kesadaran berkendara yang aman. Berdasarkan data informasi dari TMC Polda Metro Jaya Tahun 2021, penyebab kecelakaan lalu lintas sepeda motor yang kerap terjadi di wilayah Kebon Jeruk dikarenakan oleh faktor manusia. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengemudi ojek *online* disebabkan karena pengemudi berkendara menerobos lajur Transjakarta dan mencoba menyalip bus sehingga menimbulkan kecelakaan antara bus dengan sepeda motor. Lalu kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dikarenakan pengemudi ojek *online* kehilangan konsentrasi akibat mengantuk sehingga menyebabkan pengemudi ojek *online* tertabrak oleh mobil dari arah yang berlawanan. Kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi tersebut bisa berdampak fatal pada korban jiwa yang dapat menimbulkan kematian. Oleh karena itu peneliti ingin melakukan penelitian terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online*. Apabila hal tersebut tidak dilakukan penelitian maka akan dapat meningkatkan tingginya angka kasus kecelakaan lalu lintas sepeda motor yang terjadi di wilayah tersebut. Namun peneliti terlebih dahulu akan melakukan studi pendahuluan dengan melakukan wawancara dan observasi tentang *safety riding*.

Hasil studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti terhadap 10 pengemudi ojek online di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat dengan melakukan observasi, wawancara dan mengisi kuesioner menggunakan *Google Form*. Point – point yang diambil dalam checklist kuesioner berdasarkan dengan teori-teori terkait keselamatan berkendara sepeda motor (*safety riding*). Didapatkan bahwa sebanyak 60% pengemudi ojek online jarang menegur penumpang bila tidak mau menggunakan helm sehingga banyak ditemukan penumpang tidak menggunakan helm, 70% pengemudi ojek online masih menganggap fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK hanya untuk terbebas tilang dari petugas kepolisian, tidak menggunakan sepatu ketika berkendara sebanyak 40%, pengemudi masih menggunakan handphone ketika berkendara dengan alasan untuk melihat arah maps titik penjemputan sebanyak 50%, tidak memeriksa

kendaraanya sebelum akan berkendara sebanyak 80%, kemudian sebanyak 40% pengemudi ojek online jarang menyalakan lampu utama saat berkendara di siang hari. Perilaku tidak aman yang dilakukan oleh pengemudi ojek online tersebut akan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hasil wawancara singkat yang dilakukan kepada pengemudi ojek online bahwa pengemudi ojek online tidak mendapatkan pelatihan mengenai *safety riding* saat awal bergabung menjadi mitra ojek online dan sekitar 2 bulan lalu terjadi kecelekaan terhadap salah satu rekan pengemudi ojek online yang menyebabkan pengemudi luka ringan dan penumpang meninggal dunia dikarenakan pengemudi mencoba menyalip truk namun dari sebelah kiri. Hal tersebut dapat dikatakan bahwa masih banyak pengemudi ojek *online* yang belum memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara yang nantinya dapat menimbulkan kerugian korban jiwa ataupun kerugian secara material. Dampak akibat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian korban jiwa berupa luka ringan maupun luka berat bahkan hingga kematian. Sedangkan kerugian secara material yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas bisa berupa kerusakan pada kendaraan dan biaya perawatan karena sakit/cidera yang dapat berpengaruh terhadap produktivitas. Berdasarkan kondisi dan data tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai hubungan antara pengetahuan, sikap dan masa berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara Sepeda Motor (*Safety Riding*) pada pengemudi ojek online di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat.

1.2. Rumusan Masalah Penelitian

Pengetahuan dan perilaku berkendara yang aman sangat dibutuhkan oleh seorang pengemudi ojek online karena kesehariannya bekerja mengantar dan menjemput penumpang. Pengemudi ojek akan mengalami resiko kecelakaan bahkan kejadian kecelakaan jika tidak berkonsentrasi dalam berkendara. Salah satu masalah timbulnya kecelakaan di jalan raya adalah karena kelalaian manusia dan perilaku pengendara yang tidak menerapkan *safety riding* dengan baik. 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* maka potensi akan terjadinya kecelakaan pada pengendara sepeda motor juga meningkat. Berdasarkan Hasil

studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti terhadap 10 pengemudi ojek online. Didapatkan bahwa sebanyak 60% pengemudi ojek online jarang menegur penumpang bila tidak mau menggunakan helm, 70% pengemudi ojek online masih menganggap fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK hanya untuk terbebas tilang dari petugas kepolisian, tidak menggunakan sepatu ketika berkendara sebanyak 40%, pengemudi masih menggunakan handphone ketika berkendara sebanyak 50%, tidak memeriksa kendaraanya sebelum akan berkendara sebanyak 80%, kemudian sebanyak 40% pengemudi ojek online jarang menyalakan lampu utama saat berkendara di siang hari. Hasil wawancara singkat yang dilakukan kepada pengemudi ojek online bahwa pengemudi ojek online tidak mendapatkan pelatihan mengenai *safety riding* saat awal bergabung menjadi mitra ojek online dan sekitar 2 bulan lalu terjadi kecelakaan terhadap salah satu rekan pengemudi ojek online yang menyebabkan pengemudi luka ringan dan penumpang meninggal dunia dikarenakan pengemudi mencoba menyalip truk namun dari sebelah kiri. Perilaku yang tidak aman ini akan berdampak terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian penerapan *safety riding* sangat penting untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Berdasarkan hal – hal yang telah dikemukakan di atas peneliti ingin mengetahui adakah hubungan antara pengetahuan, sikap dan masa berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara sepeda motor (*safety riding*) pada pengemudi ojek *online*.

1.3. Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023?
2. Bagaimana gambaran pengetahuan pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023?
3. Bagaimana gambaran sikap pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023?
4. Bagaimana gambaran masa berkendara pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023?

5. Apakah ada hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023?
6. Apakah ada hubungan antara masa berkendara terhadap perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023?
7. Apakah ada hubungan antara sikap pengemudi terhadap perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui hubungan antara pengetahuan, sikap dan masa berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara sepeda motor (*Safety Riding*) pada pengemudi ojek online.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023
2. Mengetahui gambaran pengetahuan pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023
3. Mengetahui gambaran sikap pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023
4. Mengetahui gambaran masa berkendara pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023
5. Mengetahui hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023
6. Mengetahui hubungan antara masa berkendara terhadap perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023

7. Mengetahui hubungan antara sikap pengemudi terhadap perilaku *Safety Riding* pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat Tahun 2023

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Manfaat Bagi Peneliti

Diharapkan dapat menjadi sarana untuk mengembangkan pengetahuan di bidang keselamatan dan kesehatan kerja khususnya tentang praktik *Safety Riding* ilmiah serta dapat dijadikan pengalaman ilmiah yang sangat berharga dan menambah wawasan.

1.5.2. Manfaat Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan dapat melakukan penelitian yang berkelanjutan, dengan menambah jumlah variabel penelitian yang berbeda.

1.5.3. Manfaat Bagi Universitas

Diharapkan dapat menjadi sarana referensi dalam memperluas wawasan mahasiswa khususnya program studi kesehatan masyarakat jurusan keselamatan dan kesehatan kerja tentang perilaku berkendara.

1.5.4. Manfaat Bagi Pengemudi Ojek Online

Diharapkan dapat menjadi sarana informasi tambahan untuk pengendara ojek *online*, agar mengetahui cara berperilaku berkendara yang baik dan benar sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

1.6. Ruang Lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan, sikap dan masa berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara sepeda motor (*Safety Riding*) pada pengemudi ojek online. Penelitian ini rencananya akan dilakukan pada Maret 2022 – Januari 2023. Penelitian dilakukan di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat karena wilayah tersebut merupakan salah satu area yang ramai dalam mendapatkan orderan ojek *online* dengan lokasi yang mudah untuk di akses sehingga kerap disambangi oleh mitra pengemudi ojek *online*. Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan peneliti dengan cara membagikan kuesioner kepada responden melalui *Google Form*

kepada 10 pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk. Sebanyak 6 dari 10 pengemudi jarang menegur penumpang bila tidak mau menggunakan helm, 5 pengemudi masih menggunakan handphone ketika berkendara, 7 pengemudi masih menganggap fungsi SIM dan STNK hanya untuk terbebas tilang, 4 pengemudi tidak menggunakan sepatu, 8 pengemudi tidak memeriksa kendaraannya sebelum berkendara dan 4 pengemudi jarang menyalakan lampu utama saat berkendara di siang hari. Jenis penelitian ini bersifat kuantitatif non random sampling (*Non probability sampling*), dengan desain penelitian *Cross Sectional*. Populasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek *online* di wilayah Kebon Jeruk Jakarta Barat. Namun jumlah populasi tidak merincikan secara pasti berapa banyak jumlah pengemudi ojek *online* yang menyambangi wilayah tersebut. Sehingga untuk jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan Rumus Lemeshow yaitu diperoleh sebanyak 100 sampel. Teknik pengumpulan data yang dilakukan yaitu dengan teknik *Accidental sampling* yang mana merupakan teknik pengambilan data sampel berdasarkan responden yang secara kebetulan ada dan bertemu peneliti saat rentang waktu pengambilan sampel dilaksanakan. Penelitian ini menggunakan data primer dengan melakukan pengisian form kuesioner kepada responden terkait variabel permasalahan. Uji yang digunakan adalah Uji *chi-square* dan data yang diperoleh akan dianalisis dengan menggunakan SPSS.