

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia di era modern ini tidak lepas dari penggunaan alat transportasi baik kendaraan roda dua maupun roda empat sebagai penunjang mobilitas yang semakin tinggi. Mobilitas yang tinggi mampu mendorong kepadatan lalu lintas di jalan raya, dimana sepeda motor atau kendaraan roda dua mempunyai tingkat kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi. Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama kematian di dunia.

World Health Organization (WHO) mengungkapkan bahwa 48% korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas merupakan usia produktif 15 - 44 tahun (Riyadiana, 2009). Data Badan Pusat Statistik (2015) menunjukkan bahwa angka kecelakaan yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit atau 81,5%. Indonesia menjadi negara ketiga di Asia dengan total kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 38.279 pada tahun 2015 (Situmorang, 2016).

Menurut Direktorat lalu lintas Polda Jawa Tengah, angka kecelakaan di Jawa Tengah menduduki peringkat kedua di Indonesia akibat kecelakaan lalu lintas. Selama tahun 2016 tercatat ada 4.424 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Selain karena kedisiplinan

dan perilaku pengendara, kecelakaan tersebut juga dipicu oleh kondisi jalanan yang rusak (Utami, 2017).

Kota Surakarta sepanjang tahun 2016 terdapat 681 kasus kecelakaan lalu lintas (Lakalantas) yang terjadi di wilayah hukum Polresta Solo. Dari jumlah lakalantas tersebut, diketahui sebanyak 67 orang meninggal dunia. Menurut Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polresta Solo, jumlah lakalantas tahun 2017 naik cukup pesat 30% dibandingkan tahun lalu. Pada tahun 2015 terjadi sebanyak 525 kasus kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia 66 orang. Laporan ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas tahun ini disebabkan oleh sepeda motor dengan sepeda motor. Korban kecelakaan lalu lintas ini didominasi oleh karyawan dengan jumlah 550 orang dan pelajar sebanyak 165 orang.

Penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas diduga karena kelalaian pengendara motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, rem mendadak, mengendarai motor dengan melawan arus, menerobos *traffict light*, menerobos trotoar untuk pejalan kaki dan berpindah jalur atau membelok tanpa menggunakan lampu sein. Selain itu, pengendara sepeda motor juga cenderung meremehkan kelengkapan pribadi dan sepeda motornya, seperti kaca spion, lampu sein, penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), masker, sarung tangan dan lain sebagainya (Ismail, 2017).

Salah satu upaya untuk mengurangi kecelakaan yakni dengan pengenalan perilaku *safety riding* terhadap masyarakat umum bagi pengguna sepeda motor. *Safety Riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Dinas perhubungan RI, 2005). 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.

Pembentukan perilaku *safety riding*, pada pengemudi sepeda motor dapat dipengaruhi oleh faktor pengetahuan dan perilaku. Menurut Pudji (2009), pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Beberapa penelitian telah menunjukkan adanya keterkaitan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Hasil penelitian Ariwibowo (2013) menyimpulkan bahwa ada hubungan pengetahuan ($p\text{-value} = 0,024$) dengan praktik *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor.

Pengendara sepeda motor yang sering mobilisasi di wilayah kota saat ini adalah pengendara ojek *online*. Pengendara ojek *online* ini sangat diminati oleh masyarakat karena mudahnya pemesanan melalui aplikasi. Ojek *online* ini makin lama sering dimanfaatkan bagi kalangan remaja hingga orang tua karena secara cepat dapat mengantarkan penumpang

sampai tujuan dengan biaya yang relatif terjangkau dan penumpang merasa aman sehingga tidak lagi takut untuk tersesat. Penumpang ojek *online* dapat melihat rute yang mereka akan tuju. Sesuai Undang-Undang Republik Indonesia No: 22 tahun 2009 tentang penerapan *safety riding* seperti pasal 77 mengenai persyaratan mengemudi. Dari hasil survei yang ditemukan masih ada *driver* ojek *online* yang tidak diimbangi dengan sarana keselamatan yang mendukung seperti tidak menggunakan masker, sarung tangan, sepatu, tidak mengkancingkan pengaman helm dan ada pula pada saat berkendara mereka merokok dan menggunakan *headset*. Perilaku pengendara ojek *online* yang kurang *safety*, maka perlu adanya upaya pencegahan yakni penerapan *safety riding awareness* atau kesadaran berkendara aman bagi pengendara ojek *online*. Namun yang disayangkan selama ini banyaknya pengendara ojek *online* di Surakarta ternyata tidak adanya pelatihan atau pengetahuan *safety riding* terhadap pengendara ojek *online* dan pengendara ojek *online* hanya di bekali buku panduan dimana buku tersebut hanya pengetahuan secara singkat mengenai *safety riding* saat berkendara dan selebihnya panduan mengenai pemesanan dan lain-lain.

Berdasarkan hasil survei pendahuluan yang telah dilakukan melalui wawancara terhadap 10 pengendara ojek *online* di Surakarta, 100% pengendara menjawab bahwa tidak ada pelatihan khusus mengenai *safety riding*, 50% pengendara masih belum mengetahui pentingnya *safety riding*, 70% pengendara tidak menggunakan masker dan sarung tangan,

dan 30% pengendara masih memakai sandal. Beberapa pengendara ojek *online* pun tidak memperhatikan kendaraannya seperti beberapa ban sepeda motor yang sudah halus dan kaca spion yang tidak sesuai dengan standar yang ditentukan.

Perilaku berkendara bagi pengendara ojek *online* sangat penting baik bagi diri sendiri maupun penumpang. Hasil survei menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* pengendara masih belum sesuai aturan. Oleh karena itu penulis tertarik menganalisis hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta.

B. Rumusan Masalah

Apakah ada hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta.

2. Tujuan Khusus

a. Mendeskripsikan tingkat pengetahuan *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta.

b. Mendeskripsikan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta.

- c. Menganalisis hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Surakarta.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Universitas Muhammadiyah Surakarta

Dapat dikembangkan penelitian lebih lanjut mengenai masalah yang berkaitan dengan kesadaran berkendara yang aman, dan diharapkan mampu memberikan informasi atau sebagai bahan kajian pustaka bagi peneliti selanjutnya.

2. Bagi Pemilik Usaha

Dapat menjadi masukan atau rujukan bagi perusahaan untuk memberikan pendidikan atau pelatihan mengenai *safety riding* bagi pekerjanya.

3. Bagi Pengendara Ojek *Online*

Dapat menjadi masukan bagi pengendara ojek *online* mengenai kesadaran akan pentingnya *safety riding* atau kesadaran berkendara yang aman agar tidak terjadi kecelakaan bagi dirinya sendiri maupun penumpang.

4. Bagi Peneliti dan Peneliti Lain

- a. Dapat meningkatkan pengetahuan atau wawasan terkait dengan pentingnya *safety riding*.
- b. Dapat dijadikan sebagai referensi bagi peneliti lain yang akan mengembangkan penelitian selanjutnya mengenai *safety riding*.