

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama kematian di dunia (Situmorang, 2016). Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian dan kematian (Rusti, 2016). *Global Status Report on Road Safety* menyebutkan bahwa setiap tahun, di seluruh dunia, lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat (WHO, 2015). Berdasarkan jumlah tersebut, 90% terjadi di negara berkembang dimana jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Bila kita semua tidak melakukan apapun, 25 juta korban jiwa akan berjatuh dalam kurun waktu 20 tahun ke depan (WHO, 2015).

Menurut data Kepolisian di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (kemampuan serta karakter pengemudi), 9% disebabkan karena faktor kendaraan (pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30% (faktor prasarana dan lingkungan). Faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi menjadi faktor yang berpengaruh dalam keselamatan di jalan raya (Situmorang, 2016)

Di Kabupaten Wonogiri Sebanyak 59 orang meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas (lakalantas) selama periode Januari-Juli 2019. Kecelakaan sering terjadi di jalan Solo-Ponorogo dan jalur lingkaran selatan (JLS) ruas Pracimantoro-Giriwoyo. Selama Januari-Juli 2019 tersebut terjadi 335 lakalantas yang mengakibatkan 59 orang meninggal dunia dan 349 orang luka ringan. Kerugian material mencapai Rp172,2 juta. Lakalantas paling sering terjadi pada Juni, yakni tercatat 64 peristiwa. Kecelakaan pada bulan tersebut mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 13 orang.

Perilaku *safety riding* pada pengemudi sepeda motor dapat dipengaruhi oleh faktor pengetahuan. 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 Wulandari, dkk (2017) menyimpulkan bahwa bahwa responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki pengetahuan *safety riding* yang tidak baik sebesar 54,8% dibanding dengan responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* baik sebesar 26,1%. Hasil uji *chisquare* menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding*.

Pengetahuan *safety riding* ini tentunya akan berpengaruh terhadap sikap *safety riding*. Sikap merupakan cara individu untuk membawa dirinya pada suatu tempat dimana seorang individu tersebut melakukan sesuatu sesuai dengan cara berfikir, serta merasakan keinginan untuk bertindak. Di

dalam sikap terdapat komponen-komponen di dalamnya yang masuk ke dalam perasaan pengetahuan dan ketika seseorang tersebut akan melakukan tindakan. Sikap juga bisa diartikan pada kecondongan evaluatif pada objek ataupun subjek yang dapat memiliki konsekuensi terhadap seorang individu bersikap pada objek yang ada di depannya. Pada dasarnya hubungan sikap dan juga perilaku memanglah saling berkaitan satu sama lain, berdasarkan hasil penelitian pun mengungkapkan bahwa sikap dan perilaku memiliki kaitannya masing-masing, hal ini juga bisa berhubungan dengan salah satu faktor psikologis yang ada dari keduanya, agar tercipta keserasian yang konsisten (Ismail, 2017).

Pengendara sepeda motor yang sering mobilisasi di wilayah kota saat ini adalah pengendara ojek *online*. Berdasarkan 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. Hasil survey yang dilakukan dari 15 ojek *online* terdapat 8 ojek *online* yang tidak mengenakan APD. 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 Kabupaten wonogiri 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. Ditambah lagi sekarang ini era *new normal* Covid-19 maka ojek *online* harus patuh mengenakan APD sehingga dirinya dan penumpangnya aman.

Adanya hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap perilaku *safety riding* maka peneliti bermaksud untuk menggambarkan pengetahuan dan sikap ojek *online* lebih detail lagi karena aspek ini diperlukan sebagai bekal bagi pihak yang ingin memberikan pelatihan *safety riding* pada ojek *online*. Hasil survey yang telah dilakukan dari 10 ojek *online* terdapat 8 ojek *online* di Kabupaten Wonogiri yang tidak mengenakan APD dengan komplit sehingga diperlukan bagaimana pengetahuan *safety riding* dan bagaimana sikap ojek *online* tentang *safety riding*.

B. Rumusan Masalah

Bagaimanakah gambaran pengetahuan dan sikap ojek *online* mengenai *safety riding* di Kabupaten Wonogiri?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Mengetahui gambaran pengetahuan dan sikap ojek *online* mengenai *safety riding* di Kabupaten Wonogiri

2. Tujuan Khusus

- a. Mendeskripsikan pengetahuan ojek *online* mengenai *safety riding* di Kabupaten Wonogiri.
- b. Mendeskripsikan sikap ojek *online* mengenai *safety riding* di Kabupaten Wonogiri.

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*.