

BAB I

PENDAHULUAN

I. 1 Latar Belakang

Jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas secara global pada tahun 2018 meningkat sebesar 1,35 juta setiap tahunnya (World Health Organization (WHO), 2018). Angka fatalitas kecelakaan jalan di Indonesia cukup tinggi. Data Kepolisian Negara Republik Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 meningkat dibandingkan tahun 2018. Selama tahun 2019, jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat 3%, namun jumlah kematian menurun 6% dibandingkan tahun 2018. Tahun 2019 terjadi 107.500 kecelakaan lalu lintas sehingga terjadi peningkatan jumlah kecelakaan dibandingkan tahun 2018 sebanyak 103.672 kasus. Jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 sebanyak 23.530 sedangkan pada tahun 2018 meningkat sebanyak 29.910 orang (Ramadhani, 2020). Banyaknya kecelakaan fatal disebabkan oleh manajemen lalu lintas yang buruk, 90% kecelakaan disebabkan oleh manusia, 10% sisanya dibagi rata antara kondisi jalan, rambu lalu lintas dan faktor kendaraan. Menurut data yang diperoleh, 72% kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan sepeda motor (Departemen Perhubungan, 2012).

Berdasarkan data Polres Kabupaten Sleman dalam kurun waktu 5 tahun terakhir telah terjadi kecelakaan sebanyak 7972 kejadian kecelakaan, tercatat pada tahun 2021 merupakan tahun dengan tingkat kecelakaan paling tinggi dengan Indeks Fatalitas Per Panjang jalan 0,99. Selain itu angka kematian pada 5 tahun terakhir sejumlah 678 korban jiwa ini membuktikan di Kabupaten Sleman memiliki angka kecelakaan yang cukup tinggi hingga mengakibatkan korban jiwa. Tingginya angka kecelakaan di Kabupaten Sleman disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri seperti kurangnya tertib dalam berlalu lintas dan mengemudi dengan kecepatan tinggi. Sisanya disebabkan kondisi jalan, rambu lalu lintas dan faktor kendaraan. Jumlah kecelakaan tersebut di dominasi oleh sepeda motor dengan jumlah 9209 kendaraan (Angelina, Nugroho and Susanto, 2021).

Penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian pengendara sepeda motor. 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 (Gigy, 2019).

Keselamatan berkendara atau juga bisa dikenal dengan istilah *safety riding* merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalulintas. Sasaran program *safety riding* adalah melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein, dan lampu rem (kelengkapan kendaraan). Menggunakan helm standart dan memastikan klakson berbunyi (kelengkapan keselamatan). Menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua. Menggunakan lajur kiri bagi penumpang kendaraan umum dan kendaraan roda dua (Amak, 2020).

Terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab kecelakaan, faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan. Faktor manusia yaitu kondisi pengemudi, dan usia pengemudi. Faktor kendaraan yaitu rem, kelebihan muatan (*over load*), desain kendaraan, dan sistem lampu. Sedangkan untuk faktor lingkungan yaitu lokasi atau letak jalan, iklim, dan volume lalulintas (Amak, 2020).

Perkembangan sistem transportasi di Indonesia seiring berjalannya waktu telah mengalami kemajuan yang signifikan dari beberapa tahun belakangan ini, yaitu adanya transportasi udara, darat, sungai dan laut. Perkembangan teknologi komunikasi yang cukup cepat menjadikan perubahan sosial terhadap masyarakat. Banyaknya bisnis yang mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi komunikasi, seperti munculnya penyedia layanan jasa transportasi ojek *online* (Amak, 2020).

Pengendara ojek *online* dalam bekerja menggunakan *handphone* dengan cara melihat aplikasi untuk mendapatkan penumpang atau pesanan, terkadang konsentrasi pengendara terganggu untuk melihat *handphone* atau untuk melihat jalan padahal ojek *online* tersebut dalam posisi berkendara di jalan khususnya jalan raya. Situasi tersebut sangat beresiko terjadinya kecelakaan, apalagi terkadang lebih bahayanya pada saat pengendara membawa penumpang. Penumpang ojek *online* juga tidak menggunakan

helm dengan alasan, tidak nyaman karena ukuran helm yang terlalu kecil atau besar, lokasi tujuan penumpang dekat dan terkadang juga penumpang berpikir bahwa di jalan tidak ada polisi (Amak, 2020).

Akibat tidak adanya perlindungan hukum yang adil bagi ojek *online*, di lapangan sering terjadi reaksi demonstrasi penolakan dari berbagai pihak-pihak yang berkepentingan seperti para ojek konvensional beserta perkumpulannya yang menganggap ojek *online* ilegal (Kurmala, 2018). Persaingan antara ojek *online* dengan ojek konvensional di latar belakangnya oleh perbedaan harga pada kedua jenis ojek tersebut, di mana tarif ojek *online* lebih murah dari pada ojek konvensional, yang berakibat pada menurunnya pendapatan bagi ojek konvensional (Setiyorini, 2018). Kecelakaan ojek *online* yang terjadi di Kabupaten Sleman disebabkan kurangnya disiplin berlalu lintas dan kurangnya konsentrasi saat berkendara yang berakibat membahayakan keselamatan (Junianto, 2019). Sering terjadinya pengemudi ojek *online* yang menurunkan penumpang sembarangan serta menunggu penumpang di sembarang tempat hal tersebut menyebabkan kemacetan lalu lintas sehingga dapat mengganggu pengguna jalan lainnya (Baktora, 2021). Ojek *online* menjadi sarana transportasi masyarakat yang sering melanggar lalu lintas tanpa memperhatikan keselamatan berkendara serta keselamatan penumpang, ini menunjukkan bahwa kurangnya pengetahuan pengemudi ojek *online* mengenai *safety riding* (Sunartono, 2013).

Melihat hal tersebut, penulis tertarik melakukan penelitian untuk mengetahui pemahaman *safety riding* pengemudi ojek *online* di Kabupaten Sleman. Penelitian ini berjudul **"ANALISIS TINGKAT PEMAHAMAN SAFETY RIDING PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KABUPATEN SLEMAN"**

I. 2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini:

1. Bagaimana tingkat pemahaman *safety riding* pengemudi ojek *online* berdasarkan aspek keselamatan, aspek keamanan, aspek kenyamanan, aspek keterjangkauan dan aspek keteraturan?
2. Bagaimana tingkat pemahaman *safety riding* pengemudi ojek *online* ?

I. 3 Batasan Masalah

1. Objek penelitian ini hanya kepada pengemudi Grab, Gojek dan Maxim di Kabupaten Sleman.
2. Mengukur tingkat pemahaman pengemudi ojek *online* menggunakan aspek pada Permenhub No 12 Tahun 2019.

I. 4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis tingkat pemahaman *safety riding* pengemudi ojek *online* berdasarkan aspek keselamatan, aspek keamanan, aspek kenyamanan, aspek keterjangkauan dan aspek keteraturan.
2. Menganalisis tingkat pemahaman *safety riding* pengemudi ojek *online*.

I. 5 Manfaat Penelitian

1. Memberikan masukan mitra ojek *online* untuk melakukan sosialisai *safety riding* kepada pengemudi.
2. Meningkatkan kualitas pelayanan pengemudi dari pemahaman aspek *safety riding*.
3. Mendukung instansi terkait dalam peningkatan *safety riding* pengemudi ojek *online*.