

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Secara global, jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas meningkat sebesar 1,35 juta setiap tahun (World Health Organization (WHO), 2018). Di Indonesia, angka kematian akibat kecelakaan jalan cukup tinggi menurut data dari Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 meningkat dibandingkan tahun 2018, dengan peningkatan 3% dalam jumlah kecelakaan dan penurunan 6% dalam jumlah kematian lalu lintas pada tahun 2019, terjadi 107.500 kecelakaan lalu lintas ada peningkatan dari 103.672 kasus pada tahun 2018, jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas meningkat dari 23.530 pada tahun 2018 menjadi 29.910 pada tahun 2019 (Kepolisian Republik Indonesia, 2019). Manajemen lalu lintas yang buruk bertanggung jawab atas sebagian besar kematian, sedangkan 10% sisanya dibagi rata antara faktor kendaraan, rambu lalu lintas, dan kondisi jalan (Rezki Ramadhani, 2020). Menurut data yang dikumpulkan, 72% kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan sepeda motor (Departemen Perhubungan, 2012). Menurut Direktorat Lalu lintas (Dirlantas) Polda Jawa Tengah, jumlah pelanggaran ojek online di Jawa Tengah naik 30 persen, pada Tahun 2018 ada 677 pelanggaran menjadi 696 pelanggaran pada tahun 2019, jumlah kecelakaan yang melibatkan ojek online bahkan naik 79 persen dibanding periode 2018 ke 2019 (Anshori, 2020).

Jumlah kecelakaan di Kota Tegal tercatat 379 kecelakaan dengan 36 orang tewas sepanjang tahun 2022 dan jumlah itu meningkat dibanding 2021, yaitu 272 kasus kecelakaan dan 31 orang tewas, ini menunjukkan bahwa Kota Tegal memiliki angka kecelakaan yang tinggi (T. Setiadi, 2022). Faktor manusia seperti pengemudi yang tidak tertib dan mengemudi dengan kecepatan tinggi merupakan penyebab angka kecelakaan yang tinggi dan sisanya dipengaruhi oleh keadaan jalan, rambu lalu lintas, dan aspek kendaraan dengan jumlah 9209 kendaraan, atau 75% dari total kecelakaan, yaitu sepeda motor (Angelina dkk., 2021).

Terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab kecelakaan, faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan lalu faktor manusia yaitu kondisi

pengemudi, dan usia pengemudi lalu 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 lalu lintas (Amak et al., 2020).

Perilaku berkendara berisiko merupakan salah satu penyebab kecelakaan di jalan raya, perilaku ini dapat dilakukan oleh pengemudi dengan jenis kendaraan apa pun dan dapat menyebabkan kecelakaan, adapun faktor-faktor seperti kecepatan seseorang, melanggar peraturan lalu lintas, dan cara mereka mengendarai dapat menunjukkan perilaku berkendara berisiko (Machin & Sankey, 2008). Perilaku berkendara berisiko merupakan perilaku berkendara yang membahayakan diri sendiri dan orang lain (Iversen, 2004). 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 (Djawa Gigy dkk, 2020).

Ojek online merupakan ojek yang berbasis pada aplikasi smartphone dimana pelanggan dapat memesan ojek melalui aplikasi yang dapat diunduh di smartphone semua Masyarakat dan dalam aplikasi sudah dapat diketahui lama pemesanan, harga, jarak, nama orang yang menjemput, serta perusahaan pengelolaannya (Fitri Lukhita, 2016). 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 (Amak dkk., 2020). Situasi tersebut sangat beresiko terjadinya kecelakaan, apalagi terkadang lebih bahayanya pada saat pengendara membawa 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 dkk., 2020). Pengendara ojek online grab, gojek dan maxim mengakui segala pelanggaran yang sering dilakukan, padahal pengendara ojek online tersebut sudah mengetahui aturan tetapi tetap melanggar seperti tidak

menggunakan helm, peralatan bermotor tidak lengkap, melanggar lampu merah, ngebut-ngebutan, menggunakan handphone saat mengendarai dan pengemudi melawan arus di jalan (Suardi dkk., 2022). Realitas yang terjadi justru di kalangan pengendara transportasi online Grab, Gojek dan Maxim masih banyak yang melakukan pelanggaran hukum, seperti melanggar lampu lalu lintas baik pengendara transportasi online Grab, Gojek maupun Maxim. Meskipun seharusnya pengendara transportasi online Grab, Gojek maupun Maxim memiliki pengetahuan, pemahaman, sikap dan pola perilaku hukum yang taat dalam berlalu lintas (Ahmad, 2018).

Safety riding merupakan cara mengendarai sepeda motor dengan mengutamakan keselamatan diri sendiri dan orang lain di jalan dengan memperhatikan semua kemungkinan yang terjadi selama berkendara untuk mencegah kecelakaan lalu lintas (Mirfan dkk., 2021). Sasaran program *safety riding* yaitu 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 dan menggunakan lajur kiri bagi penumpang kendaraan umum dan kendaraan roda dua (Amak dkk., 2020).

Berdasarkan latar belakang diatas, penelitian ini bertujuan untuk mempelajari hubungan antara *safety riding* dan perilaku berkendara beresiko yang ditunjukkan oleh driver ojek online di Kota Tegal. Dengan memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang dinamika ini, diharapkan dapat menjadi rekomendasi kebijakan dan tindakan yang dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas dan kesejahteraan para pengguna jalan di Kota Tegal.

I.2. Rumusah Masalah

Rumusan masalah berikut dapat dikemukakan berdasarkan masalah yang telah diuraikan sebelumnya:

1. Bagaimana tingkat sikap *safety riding* pada driver ojek online di Kota Tegal?
2. Bagaimana tingkat sikap perilaku berkendara beresiko pada pengemudi ojek online?
3. Bagaimana hubungan *safety riding* dan perilaku berkendara beresiko?

I.3. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Penelitian ini terbatas pada pengemudi ojek online dalam kurun waktu satu tahun terakhir.
2. Penelitian ini dibatasi pada Kota Tegal sebagai wilayah geografis utama untuk memahami konteks perilaku beresiko driver angkutan online secara spesifik.
3. Responden Penelitian terbatas pada pengemudi ojek online.

I.4. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis tingkat sikap pengendara ojek online tentang *safety riding* pada pengendara ojek online.
2. Menganalisis tingkat sikap perilaku beresiko pada pengendara ojek online.
3. Menganalisis hubungan antara *safety riding* dan perilaku berkendara beresiko.

I.5. Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini bermanfaat:

1. Manfaat teoritis

Dapat memberikan kontribusi dan pemahaman terkait perilaku beresiko terhadap mata kuliah human factor engineering.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi pengemudi ojek online

Penelitian ini diharapkan bisa dijadikan wawasan untuk pengemudi ojek online terkait *safety riding* dan dapat meningkatkan keamanan diri dan pengguna jasa ojek online serta menjaga reputasi dan kepercayaan pelanggan.

- b. Bagi instansi terkait

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan untuk pengembangan program pelatihan dan edukasi bagi pengemudi ojek

online, serta meningkatkan pengawasan dan penegakan aturan lalu lintas yang berkaitan dengan keamanan berkendara.

c. Bagi penulis

Sebagai cara untuk menggunakan pengetahuan yang telah dipelajari selama kuliah di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

d. Bagi kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi dan dasar untuk penelitian terkait dengan masalah yang sama dengan yang telah ditulis sebelumnya.

I.6. Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penulisan proposal skripsi ini adalah sebagai berikut

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi Pendahuluan yang mencakup latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab II berisi teori dan konsep yang dikemukakan oleh para ahli sesuai dengan topik penelitian. Selain itu, bab ini membahas mengenai penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian yang akan diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang metode pelaksanaan penelitian mulai dari lokasi penelitian, bagan alir, metode pengumpulan data, teknik analisis data dan jadwal pelaksanaan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai data – data yang didapat serta proses yang dilakukan hingga mendapatkan hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian serta membahas mengenai rekomendasi yang sesuai dengan faktor terbentuk sesuai dengan tujuan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

Bab ini berisi referensi yang digunakan oleh penulis untuk mendukung penyusunan proposal skripsi ini, berupa buku (media cetak) atau e-book (media elektronik) ataupun website pendukung lain.

LAMPIRAN