

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi ialah komponen terpenting dalam menyejahterakan masyarakat. Dalam hal tersebut, transportasi berkaitan dengan dipermudahnya aktivitas keseharian masyarakat seperti bekerja, bersekolah, bepergian, dan aktivitas lainnya. Perkembangan transportasi yang dapat dirasakan oleh masyarakat salah satunya yaitu dengan munculnya jasa transportasi *online*, dengan adanya transportasi *online* masyarakat memiliki kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan serta diberikan kemudahan untuk pergi kemanapun dengan waktu dan biaya yang efisien. Meskipun terdapat banyak manfaat dengan adanya transportasi *online*, namun terdapat masalah lain yang diciptakan oleh transportasi *online* itu sendiri, misalnya menambah kemacetan, pengemudi transportasi yang tidak mengandalkan teknologi (angkot, ojek pangkalan, dll) mengalami penurunan pendapatan, dan memicu kepadatan lalu lintas yang dapat meningkatkan angka kecelakaan (Putera, 2015).

Berdasarkan laporan *Global Status Report on Road Safety*, jumlah korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di dunia mencapai 1,3 juta pada tahun 2022. Cedera non-fatal diderita oleh 20 hingga 50 juta orang, yang menyebabkan kecacatan akibat cedera tersebut. Dari jumlah tersebut, 90% kejadian terjadi di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah. Tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas, paling tinggi terjadi di negara-negara Afrika dan terendah terjadi di negara-negara Eropa (World Health Organization, 2022). Pada tahun 2030, WHO memperkirakan bahwa kecelakaan lalu lintas berpotensi menjadi pembunuh terbanyak ke 5 di dunia, jika tidak dilakukan upaya penanganan untuk mencegah kematian yang disebabkan oleh kecelakaan tersebut (Susilo, 2016).

Di Indonesia, 103.645 kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi pada tahun 2021, dengan 25.266 korban meninggal dunia, 10.553 korban luka berat, dan 117.913 korban luka ringan (Saputra, 2022). Jumlah ini meningkat sekitar 3.618 kasus dibanding tahun 2020 (Kemenhub RI, 2022). Pada tahun 2021, Provinsi DKI Jakarta memiliki 4.729 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jakarta Selatan menempati

urutan ketiga dengan 708 kejadian setelah Jakarta Timur (1.456) dan Jakarta Utara (716) (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2021). Jenis kendaraan paling dominan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas selama tahun 2022 yaitu sepeda motor sebesar 71.975 kendaraan. (Korlantas Polri, 2022a). Perilaku pengemudi menjadi penyebab kecelakaan tertinggi selama tahun 2022. Kurangnya kesadaran pengguna sepeda motor akan keselamatan menyebabkan angka kecelakaan menjadi tinggi (Kemenhub RI, 2022).

Pertumbuhan pengemudi ojek *online* di Indonesia dapat dikatakan sangat pesat, pada tahun 2018 terdapat 1,7 juta pengemudi yang terdaftar di Gojek (Setyowati, 2019). Pertumbuhan tersebut terjadi karena ojek *online* merupakan pekerjaan yang sifatnya fleksibel (tidak terikat oleh hari maupun jam kerja). Hal tersebut menyebabkan masyarakat menjadikan ojek *online* sebagai pekerjaan sampingan agar dapat mengisi waktu luang untuk mendapatkan penghasilan tambahan, bahkan beberapa orang memilih meninggalkan pekerjaan sebelumnya dan menjadikan ojek *online* sebagai pekerjaan utama karena perbandingan gaji yang cenderung lebih besar (Saputra, Budiono dan Yuwono, 2019). Sepeda motor dianggap menjadi solusi untuk menghindari kemacetan, sehingga ojek *online* ditawarkan sebagai jasa transportasi saat ini.

Perkembangan ojek *online* yang sangat pesat, menyebabkan sepeda motor dianggap sebagai jenis kendaraan bermotor umum. Pada hakikatnya, sepeda motor bukan kategori kendaraan bermotor umum. Berdasarkan pasal 47 ayat (3) UU No. 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “Kendaraan bermotor umum adalah kendaraan yang digunakan untuk mengangkut barang dan/atau orang dengan dipungut biaya” (Undang-Undang RI No. 22, 2009). Pengemudi ojek *online* mengajukan permohonan agar sepeda motor dianggap sebagai kendaraan bermotor umum dengan Nomor Perkara 41/PUU-XVI/2018 yang membahas mengenai Pengujian Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap UUD RI Tahun 1945. Namun, Mahkamah Konstitusi menolak permohonan tersebut dikarenakan sepeda motor dianggap tidak dapat memenuhi standar keamanan dan keselamatan bagi pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan (DPR RI, 2018).

Menteri Perhubungan juga melaporkan bahwa, 79% atau 58.715 kasus kecelakaan lalu lintas terjadi pada pengemudi ojek *online* sepanjang tahun 2017 (Sukmawijaya, 2018). Walaupun demikian, pengemudi dan masyarakat tetap menjadikan ojek *online* sebagai pekerjaan dan alat transportasi yang diminati oleh masyarakat, meskipun tingkat risiko kecelakaan maupun status hukumnya belum jelas (Sagita dan Wita, 2019). Pengemudi maupun penumpang terkadang tidak memperhatikan atribut dalam berkendara (Khakim, 2016). Pengemudi ojek *online* juga memiliki kebiasaan untuk melihat *maps* agar memudahkan pencarian titik lokasi penjemputan penumpang, yang menyebabkan konsentrasi pengemudi saat berkendara berkurang. Hal ini dapat menyebabkan perilaku tidak aman (*unsafe action*) dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas (Mawardani, 2022). Padahal, pekerjaan sebagai pengemudi ojek *online* membutuhkan keterampilan, keseimbangan, tenaga, dan konsentrasi yang tinggi saat mengendarai sepeda motor (Ariwibowo, 2013). Menurut penelitian Aulia, Kurniawan dan Wahyuni (2020), perilaku keselamatan berkendara dapat dipengaruhi oleh pengetahuan, kondisi kendaraan, dan penggunaan APD.

Pengemudi ojek *online* memiliki tanggung jawab serta potensi yang besar dalam menjalankan pekerjaannya, maka edukasi dan pelatihan mengenai keselamatan berkendara menjadi faktor yang sangat penting untuk menciptakan keamanan dalam berlalu lintas di jalan raya. Poin penting dalam edukasi dan pelatihan tersebut yaitu tumbuhnya kesadaran masyarakat mengenai perilaku berkendara yang aman, nyaman, dan sopan di jalan raya, agar dapat menyelamatkan diri sendiri ataupun pengendara lain (Korlantas Polri, 2022b).

Komunitas Sahabat G2 Independent merupakan tempat berkumpulnya ojek *online* yang terletak di Jalan Haji Sijan, Lebak Bulus, Jakarta Selatan. Berdasarkan studi pendahuluan melalui metode wawancara yang dilakukan dengan ketua dan anggota Komunitas Sahabat G2 Independent, diketahui bahwa untuk menjadi pengemudi ojek *online* terdapat beberapa syarat yang harus dipenuhi, misalnya memiliki STNK, SIM C, Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK), surat domisili pengemudi, serta uang berkisar Rp. 300.000-, dimana uang tersebut digunakan untuk biaya pembelian atribut (jaket dan helm) dan saldo untuk aplikasi pengemudi. Pengemudi juga akan di uji mengenai cara berkendara dan kelayakan

akan sepeda motor yang digunakan sebagai ojek *online*. Untuk pengaduan yang ingin dilakukan, perusahaan menyediakan fitur yang dapat diakses oleh penumpang agar dapat memberikan penilaian kepada pengemudi jika pengemudi melakukan tindakan ataupun cara berkendara yang kurang baik bagi penumpang. Namun, pengemudi juga diberikan hak untuk melakukan pembelaan jika tuduhan penumpang tidak sesuai. Jika pengemudi dinilai melakukan kesalahan oleh perusahaan maka pengemudi akan terkena *suspend*, apabila pengemudi sudah terkena *suspend* sebanyak 3 kali, maka *suspend* yang ke 4 dinyatakan sebagai pemutusan mitra. Sebagai pekerjaan yang menghabiskan sebagian besar waktunya di jalan, pengemudi diwajibkan untuk memiliki asuransi, di mana asuransi tersebut dibayarkan dari potongan yang dibebankan ke pengemudi. Asuransi tersebut berlaku jika pengemudi sedang membawa penumpang dan terdapat batasan yang ditanggung oleh asuransi (tidak 100% ditanggung asuransi). Bagi pengemudi yang meninggal akibat lalai maka keluarga tidak mendapatkan dana santunan dari perusahaan.

Berdasarkan hasil wawancara terstruktur yang dilakukan dengan ketua Komunitas Sahabat G2 Independent, terdapat beberapa kecelakaan lalu lintas saat mereka menjadi ojek *online*. Beberapa anggota di Komunitas Sahabat G2 Independent pernah mengalami cedera, cacat permanen, koma, dan meninggal. Kecelakaan tersebut disebabkan karena risiko kerja di jalan, cuaca yang terkadang kurang mendukung, lalai, kelelahan, melihat *handphone* ketika membaca *maps*, dan mengantuk. Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan pengemudi ojek *online* koma terjadi karena, pengemudi memiliki pekerjaan lain dan menjadikan ojek *online* sebagai pekerjaan sampingan sehingga menyebabkan pengemudi kelelahan dan mengantuk ketika mengendarai sepeda motor. Namun, akibat kejadian tersebut pengemudi akhirnya memutuskan untuk fokus menjadi ojek *online*. Selain itu, terdapat beberapa pengemudi yang terganggu produktivitasnya akibat cedera dan cacat serta keluarga lain yang kehilangan salah satu anggota keluarganya akibat kecelakaan fatal. Kecelakaan yang dialami pengemudi nantinya akan di evaluasi oleh perusahaan yang bekerja sama dengan pihak yang berwajib. Walaupun terdapat evaluasi, namun setiap penumpang yang biasa menggunakan ojek *online* pastinya merasa bahwa ojek *online* merupakan kendaraan yang kurang aman

dengan adanya kejadian yang dialami oleh beberapa pengemudi. Dengan ditemukannya beberapa masalah di kalangan ojek *online* yang mengancam jiwa dan berpengaruh terhadap keselamatan pengemudi maupun penumpang, maka perlu dilakukannya penelitian terkait “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Pengemudi Ojek *Online* di Komunitas Sahabat G2 Independent Tahun 2023”.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan studi pendahuluan di Komunitas Sahabat G2 Independent, terdapat beberapa anggota yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, bahkan sampai berakibat fatal. Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan dampak buruk seperti kerugian material, cedera, kecacatan permanen hingga kematian. Selain itu, insiden kecelakaan lalu lintas menyebabkan kerugian akibat biaya perawatan maupun rehabilitasi medis serta kehilangan *income* dari anggota keluarga pencari nafkah. Untuk itu para pengemudi ojek *online* di komunitas tersebut harus memiliki perilaku keselamatan berkendara agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terdapat beberapa faktor yang dapat berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara. Oleh karena itu, peneliti merasa perlu dilaksanakannya penelitian terkait “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Pengemudi Ojek *Online* di Komunitas Sahabat G2 Independent Tahun 2023”.

I.3 Tujuan

I.3.1 Tujuan Umum

Didapatkan faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Komunitas Sahabat G2 Independent tahun 2023.

I.3.2 Tujuan Khusus

- a. Diketuinya prevalensi perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Komunitas Sahabat G2 Independent tahun 2023.

- b. Diketuainya gambaran faktor usia, pengetahuan, sikap, persepsi, status hidrasi, durasi kerja, keikutsertaan pelatihan, masa kerja, peran rekan kerja pada pengemudi ojek *online* di Komunitas Sahabat G2 Independent tahun 2023.
- c. Diketuainya hubungan antara usia, pengetahuan, sikap, persepsi, status hidrasi, durasi kerja, keikutsertaan pelatihan, masa kerja, peran rekan kerja dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Komunitas Sahabat G2 Independent tahun 2023.

I.4 Manfaat Penelitian

I.4.1 Manfaat Teoritis

Diharapkan penelitian ini dapat berkontribusi dalam meningkatkan ilmu pengetahuan dan pengembangan ilmu terkait faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online*.

I.4.2 Manfaat Praktis

- a. Bagi Responden
Memberikan informasi terkait faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara agar paham dan dapat menerapkan perilaku aman ketika berkendara untuk mencegah kecelakaan lalu lintas.
- b. Bagi Komunitas Sahabat G2 Independent
Memberikan berbagai masukan yang dapat dijadikan evaluasi atau perbaikan dalam upaya memaksimalkan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online*.
- c. Bagi Mahasiswa/Pembaca
Meningkatkan pengetahuan pembaca maupun peneliti terkait faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara.
- d. Bagi Program Studi Kesehatan Masyarakat UPN “Veteran” Jakarta
Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah kepustakaan penelitian sehingga dapat menjadi bahan bacaan guna menambah pengetahuan bagi civitas akademik UPN “Veteran” Jakarta.

e. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya khususnya terkait faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara.

I.5 Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan di Komunitas Sahabat G2 Independent karena terdapat beberapa kondisi kerja yang mengindikasikan adanya permasalahan mengenai perilaku keselamatan berkendara. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* yang tergabung dalam Komunitas Sahabat G2 Independent Tahun 2023. Penelitian ini dilakukan pada bulan April hingga Juni 2023 dengan sampel penelitian yaitu pengemudi ojek *online* yang tergabung dalam Komunitas Sahabat G2 Independent. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*. Data primer diperoleh melalui pengisian kuesioner oleh responden, sedangkan data sekunder diperoleh dari sumber literatur lainnya. Analisis univariat dan analisis bivariat akan dilakukan pada data yang sudah dikumpulkan dengan menggunakan uji statistik *chi-square*.