

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu masalah global. Sebanyak 1,3 juta kehilangan nyawa dan 25 juta lebih mengalami kecacatan karena kecelakaan lalu lintas yang didominasi oleh sepeda motor (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2012). Pada tahun 2021 angka kecelakaan sepeda motor tertinggi sampai pada 12 ribu kejadian dilansir dari Suarasurabaya.net (Syarief, 2022). Pengguna sepeda motor di Indonesia adalah yang terbanyak ketiga setelah Thailand dan Vietnam (Sari, 2021). Di Indonesia sendiri penggunaan sepeda motor selain menjadi kendaraan pribadi juga menjadi kendaraan yang melayani secara umum disebut dengan ojek. Memahami tingkat risiko sepeda motor yang lebih tinggi dibanding dengan kendaraan lain beberapa data menunjukkan bahwa risiko kecelakaan dan korban jiwa juga berlaku pada ojek. Seperti pernyataan dari Menteri Perhubungan Budi Karya yang menyatakan bahwa sepanjang tahun 2017 terjadi kecelakaan lalu lintas oleh ojek sebanyak 79% atau sekitar 130 ribu dari 167 ribu kecelakaan lalu lintas oleh pengendara motor selain ojek (Sukmawijaya, 2018).

Saat ini transportasi ojek di Indonesia mengalami perkembangan pesat. Dahulu, ojek sulit untuk ditemui karena hanya beroperasi di pangkalan-pangkalan dan tidak banyak orang mengetahui selain yang sering menggunakan jasa ojek. Namun, di era digital muncul aplikasi ojek *online* yang meningkatkan kapasitas pelayanannya. Ojek *online* memberi kemudahan bagi pengguna karena dapat dipesan hanya melalui aplikasi di *smartphone*. Tidak hanya menyediakan layanan transportasi yang praktis, ojek *online* juga melayani pesan antar makanan, ambil dan kirim barang, serta berbagai layanan lainnya. Tersedianya aplikasi ojek *online* ini juga menjadi solusi lapangan pekerjaan bagi masyarakat Indonesia karena siapa saja dapat mendaftar menjadi *driver* dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh perusahaan ojek *online*. Menurut asosiasi ojek *online* hingga saat ini terdapat lebih dari empat juta driver ojek *online* tersebar di Indonesia dilansir berita yang ditulis

dari Kumparan.com. Banyaknya permintaan terhadap layanan ojek *online* meningkatkan aktivitas pengendara sepeda motor roda dua.

Aktivitas ojek *online* dengan kendaraan roda dua di jalan raya memiliki risiko yang cukup tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas dan juga tidak luput dari pelanggaran lalu lintas (M, 2021). Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di Indonesia mendominasi sehingga menduduki posisi kedua kejadian kecelakaan terbanyak pada 2019. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Budi Setiyadi menyatakan bahwa di Indonesia setiap satu jam orang meninggal dunia yang terjadi karena kecelakaan lalu lintas oleh sepeda motor atau kendaraan umum dilansir dari Ekonomi.bisnis (Yati, 2021). Dilansir dari Tugujatim.id 12 Maret 2022 dikabarkan terjadi kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi ojek *online* yang berpindah jalur tanpa memperhatikan kendaraan di belakangnya sehingga kecelakaan terjadi dan mengakibatkan cedera patah tulang (Hakim, 2022). Kemudian pada Selasa, 15 Maret 2022 dilansir dari detik.com dikabarkan tewasnya pengemudi ojek *online* tertabrak kereta api lantaran pengemudi menerobos palang pemberhentian (Rahman, 2022). Tingginya risiko kecelakaan kerja pada kendaraan bermotor dapat disebabkan oleh faktor manusia, lingkungan dan juga kendaraan yang digunakan (Aulia et al., 2020). Salah satu penyebab dari kecelakaan ialah perilaku tidak aman yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online* yang juga merupakan pengendara sepeda motor yaitu melanggar lalu lintas.

Friana (2018) dalam Tirto.id memaparkan bahwa pengemudi ojek *online* sering melanggar lalu lintas dan keselamatan berkendara, pelanggaran-pelanggaran tersebut ialah seperti melawan arah, memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi hingga 90 km/jam, serta menggunakan gadget saat sedang mengemudi dilansir dari tirto.id (2018). Tata tertib yang dilanggar oleh pengemudi ojek *online* tersebut juga tertuang dalam aturan Tata Tertib Ojek (TARTIBJEK) pada tingkat pelanggaran IV. Pelanggaran tingkat IV yang dimaksud ialah pada nomor 7 yaitu Pelanggaran lalu lintas seperti menggunakan *smartphone* saat berkendara, serta pada nomor 9 yaitu berkendara melebihi batas kecepatan. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara ojek *online* dibenarkan oleh masyarakat pengguna jalan. Hal ini

didapatkan berdasarkan pra penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan mewawancarai pengguna jalan.

Masyarakat pengguna jalan mengatakan bahwa masih menemui banyak pelanggaran lalu lintas atau perilaku berkendara yang membahayakan oleh *driver* ojek *online* seperti melawan arah, menerobos lampu merah, serta menggunakan *smartphone* saat sedang berkendara. Hal tersebut yang mampu meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas oleh pengemudi ojek *online*.

Tingginya risiko transportasi sepeda motor menjadi petunjuk pentingnya upaya untuk mengurangi risiko dan konsekuensi merugikan. Suatu upaya atau perilaku yang dilakukan untuk mengurangi potensi terjadinya kecelakaan secara umum disebut dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) (Rusyda & Abdul Aziz, 2021). *Safety behavior* memiliki dua aspek yaitu *safety compliance*, terkait dengan mandat, regulasi, atau prosedur yang harus ditaati oleh individu. Sedangkan *safety participatory* terkait dengan perilaku yang secara rela dilakukan untuk mendukung keselamatan maupun keamanan (A Neal et al., 2000). Pada konteks ojek *online* yang aturan terkait keselamatan berkendara menjadi dasar yang harus didukung oleh setiap pengemudi ojek *online* yang diwujudkan dalam perilaku keselamatan atau *safety behavior*. *Safety behavior* dapat dimengerti dalam beberapa bidang ilmu psikologi seperti psikologi klinis, dan psikologi industri (Rusyda & Abdul Aziz, 2021). Pada bidang psikologi klinis *safety behavior* merupakan suatu bentuk usaha pencegahan atas terjadinya situasi akibat suatu hal luar biasa yang mempengaruhi kondisi psikologis seperti kecemasan dan gangguan psikologis (Sharpe et al, 2022). Pada psikologi industri *safety behavior* memiliki keterkaitan dengan kepatuhan terhadap suatu prosedur dan regulasi dalam rangka mengurangi risiko kecelakaan kerja serta cedera pada individu maupun orang lain (Hadi et al, 2017).

Berdasarkan *preliminary* yang dilaksanakan peneliti didapati bahwa dari lima orang yang diwawancarai mengaku bahwa melakukan pelanggaran lalu lintas seperti tidak menggunakan helm dengan alasan jarak yang ditempuh dekat dan juga melawan arus agar dapat sampai dengan cepat. Hal tersebut dilakukannya agar mendapat penilaian baik dari pelanggan. Selain itu, penelitian yang ingin

mengungkap tingkat pengetahuan dan persepsi terkait kesehatan dan keselamatan kerja oleh Antonius A. Kewohon mendapat data bahwa para pengemudi ojek *online* didapati masih seringkali memacu kendaraannya melampaui batas kecepatan, melawan arus, dan melanggar lampu merah (Kewohon et al., 2020). Dilansir dari Tirto.id terdapat berita terkait banyaknya pengemudi ojek *online* yang seringkali melanggar lalu lintas dan tidak memperhatikan keselamatan dalam berkendara (Friana, 2018).

Melihat data yang telah didapatkan peneliti baik dari *preliminary*, penelitian terdahulu dan surat kabar elektronik dapat dipahami bahwa perilaku seperti data di atas menunjukkan bahwa pengemudi ojek *online* tidak mencerminkan *safety behavior* yaitu *safety compliance* dengan menaati aturan atau regulasi yang ada. Begitu juga dengan aspek *safety participation* yaitu pengemudi ojek *online* tidak mendukung perilaku keselamatan dan cenderung mengesampingkan perilaku keselamatan dalam berkendara dengan berbagai alasan yang dimiliki.

Penerapan *safety behavior* pada setiap orang akan berbeda. Hal ini dikarenakan faktor dari *safety behavior* sendiri mencakup kemampuan, motivasi, dan pengetahuan. Berdasarkan *preliminary* yang dilaksanakan peneliti didapati bahwa pengemudi ojek *online* memiliki pengetahuan yang cukup terkait dengan aturan berlalu lintas serta para pengemudi juga sadar akan pelanggaran yang dilakukan tetapi pelanggaran itu tetap terus dilakukan dengan alasan supaya memiliki penilaian yang baik dan dapat lebih cepat sampai. Hal ini terkait dengan salah satu faktor dari *safety behavior* yaitu pengetahuan. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Bobby Firstya Rupman, Suherman, Triana Srisantyorini dan Nurfadhilah yang mengatakan bahwa pengendara ojek *online* memiliki pengetahuan yang baik terhadap aturan berlalu lintas atau keselamatan jalan namun tetap melakukan pelanggaran lalu lintas (Kewohon et al., 2020).

Mengetahui tingkat *safety behavior* pada pengendara ojek *online* menjadi penting karena keterkaitannya dengan usaha mengantisipasi kecelakaan. Mengingat bahwa sepeda motor sebagai kendaraan yang memiliki risiko terhadap kecelakaan dan cedera yang lebih tinggi dibanding kendaraan lain. Perilaku keselamatan jauh lebih bisa diamati, diukur dan nyata. *Safety behavior* juga dikenal sebagai salah satu

elemen terpenting dalam memastikan pencegahan kecelakaan dan cedera, apabila gagal melakukannya maka akan menyebabkan hilangnya kesempatan kerja yang berharga (Agnew et al., 2013). Penelitian telah menunjukkan bahwa *safety behavior* seperti menaati aturan batas kecepatan dan menggunakan perlengkapan keselamatan dapat mengurangi korban cedera berat dan korban jiwa akibat risiko berkendara (French et al., 2009). Maka dapat dipahami bahwa *safety behavior* menjadi hal yang penting dan perilaku keselamatan kerja mampu menghindarkan pengemudi ojek *online* dari risiko kecelakaan kerja yang merugikan. Memahami pentingnya *safety behavior* bagi para pengemudi ojek *online* yang bekerja dengan menggunakan motor dengan risiko yang ada. Peneliti ingin mengetahui bagaimana gambaran tingkat *safety behavior* para pengemudi ojek *online*.

1.2 Batasan Masalah

- a. Variabel yang diteliti dalam penelitian ini ialah *Safety behavior*
- b. Subjek penelitian yaitu pengemudi ojek *online* di Surabaya

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang dapat dirumuskan yaitu “Bagaimana gambaran *Safety Behavior* pengemudi ojek *online* di Surabaya?”

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui gambaran *safety behavior* pengemudi ojek *online* di Surabaya

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian diuraikan menjadi dua yaitu manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan gambaran *safety behavior* pada ojek *online*, serta menjadi referensi dalam bidang ilmu psikologi klinis dan psikologi industri.

1.5.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Subjek Penelitian

Bermanfaat sebagai bahan evaluasi terhadap pentingnya *safety behavior* pada pengemudi ojek *online* di Surabaya.

b. Bagi Perusahaan Ojek *Online*

Hasil penelitian ini berguna untuk dapat memberi wawasan pengetahuan terkait *safety behavior* serta dapat memberikan gambaran kondisi *safety behavior* pengemudi ojek *online* di Surabaya.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Menjadi referensi bagi penelitian dalam bidang ilmu psikologi klinis maupun psikologi industri.