

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kemajuan teknologi adalah sesuatu yang tidak bisa dihindari dalam kehidupan ini, karena kemajuan teknologi akan berjalan sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan. Setiap inovasi diciptakan untuk memberikan manfaat positif bagi kehidupan manusia. Teknologi juga memberikan banyak kemudahan, serta sebagai cara baru dalam melakukan aktivitas manusia. Manusia juga sudah menikmati banyak manfaat yang dibawa oleh inovasi teknologi yang telah dihasilkan dalam dekade terakhir ini (Ngafifi, 2012).

Salah satu bentuk kemajuan teknologi yang kini marak dinikmati oleh masyarakat yaitu inovasi jasa antar jemput yang sering disebut ojek yang awalnya dilakukan dengan cara konvensional yaitu dengan cara menunggu di pangkalan diubah menjadi ojek berbasis internet yaitu ojek *online* (ojol). kini transportasi lebih mudah didapatkan melalui aplikasi yang terpasang di *gadget* konsumen, disaat masyarakat sedang mempunyai kepentingan disuatu tempat dan tidak memiliki kendaraan, ojek *online* dapat mengantarkan konsumen kemana saja. Peranan transportasi pada pembangunan wilayah secara umum menyeluruh telah membawa dampak yang luar biasa terutama pada hubungan antar berbagai wilayah (Setiawan, 2018).

Pengendara ojek *online* biasanya menggunakan aplikasi yang terhubung langsung dengan GPS. Permintaan yang besar terhadap pengendara *online* dan

keuntungan yang besar terhadap pengendara mengakibatkan meningkatnya jumlah pengemudi ojek *online* di jalanan. Hal ini menimbulkan beberapa problem tersendiri yaitu kemacetan dan tidak tertibnya lalu lintas hingga terjadinya kecelakaan lalu lintas. Masalah tersebut dominan disebabkan karena masih banyaknya oknum pengemudi ojek *online* yang tidak waspada dalam berkendara, dimana saat berkendara sambil menggunakan aplikasi secara bersamaan sehingga membahayakan orang lain dan juga dirinya sendiri. Hal tersebut sangat berbahaya akan tetapi demi mengejar poin, para oknum mitra pengemudi aplikasi ojek *online* tetap melakukan hal tersebut dengan mengesampingkan risiko yang bias terjadi karena perilaku tersebut (Sianturi, 2020).

Perilaku para pengemudi ojek *online* yang melanggar aturan lalu lintas tidak jarang menimbulkan kecelakaan di jalan raya, sementara di dalam perjanjian antara mitra aplikasi (*driver*) dengan aplikator telah diatur tata tertib yang harus diperhatikan oleh para mitra salah satunya adalah wajib untuk mematuhi peraturan lalu lintas dan berkendara dengan aman dan di dalam perjanjian elektronik tersebut diatur bahwa mitra yang melanggar dapat dijatuhi sanksi baik sanksi administratif sampai dengan pemutusan perjanjian atau yang lebih dikenal sebagai putus mitra (Sianturi, 2020).

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di dunia terus meningkat mencapai 1,35 juta orang per tahun. Negara berkembang memiliki risiko tiga kali lipat lebih besar dibandingkan dengan negara maju. Sedangkan Asia

Tenggara merupakan tingkat regional terbesar kasus kecelakaan lalu lintas setelah Afrika yaitu dengan angka kematian 0,02% populasi (WHO, 2018).

Berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia yang mencatat jumlah kecelakaan kendaraan bermotor di Indonesia dari tahun 1992 hingga 2019. Hingga kini berdasarkan data dari Polri, terjadi 107.500 kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019. Hal ini meningkat 3 persen dari tahun 2018, yaitu sebanyak 103.672 kecelakaan. Berdasarkan data dari tahun ke tahun, kecelakaan lalu lintas di Indonesia cenderung meningkat (Sianturi, 2019) Berdasarkan data yang dilaporkan oleh menteri perhubungan 79% pengemudi ojek online mengalami kecelakaan lalu lintas atau sejumlah 58.715 kasus pada tahun 2017 (Simamora, 2018). Berdasarkan berita yang dilaporkan Gridoto.com mengatakan setidaknya setiap hari ada 2 ojek online yang meninggal akibat kecelakaan, keinginan mengejar targetlah yang membuat pengemudi kurang memperhatikan kehati-hatian dalam berkendara (Pratama, 2019).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik kerugian materi yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas sepanjang 2016 mencapai Rp 226 miliar. Pada data kepolisian 2017, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh 3 faktor yaitu faktor manusia (terkait dengan karakter pengemudi) dengan presentase 61% kasus, faktor prasarana lingkungan dengan presentase 30% kasus, dan faktor kendaraan dengan presentase 9% kasus.

Informasi yang diperoleh dari satuan Korps lalu lintas (Satlantas) Polres Gorontalo Kota, angka kecelakaan lalu lintas pada kendaraan roda dua di Kota Gorontalo sepanjang bulan Januari sampai bulan Desember tahun 2020 tercatat ada 116 kasus kecelakaan lalu lintas pada kendaraan roda dua. Untuk angka kecelakaan lalu lintas pada ojek *online* tercatat ada 35 kasus ( 30,17%) kecelakaan lalu lintas.

Masalah diatas dipengaruhi oleh kurangnya tingkat kewaspadaan pengendara ojek *online* saat berkendara, menurut ahli *neuroscience cognitive*, kewaspadaan adalah suatu kemampuan untuk mempertahankan perhatian terhadap tugas dalam jangka waktu tertentu. Tingkat kewaspadaan pengendara ojek *online* yang rendah sangat memengaruhi jumlah kecelakaan lalu lintas (Khakim, 2016).

Menurut Horswill dan Mckenna (2004) faktor dari manusia yang menyebabkan kecelakaan antara lain *style* mengemudi, *skill* mengemudi, kecepatan dalam mengemudi, dan tanggapan terhadap adanya bahaya. Tingkat kewaspadaan pengendara ojek *online* berasal dari karakter pengendara itu sendiri dan perilakunya saat berkendara. Karakter dari pengendara dapat berupa mencari perhatian atau sensasi di jalan raya. Hal itu dilakukan untuk menonjolkan kemampuan tertentu saat berkendara. Karakter dari pengendara juga berupa ketidaksabaran di lalu lintas. Sedangkan perilaku berkendara yang tidak aman seperti terburu-buru dalam berkendara, berperilaku melanggar aturan seperti melawan arah, ketidakwaspadaan terhadap kondisi

lalu lintas, perilaku yang tidak aman seperti kebiasaan menggunakan *handphone* saat berkendara (Khakim, 2016).

Beberapa kajian terhadap kecelakaan lalu lintas yang pernah dilakukan sebelumnya, diantaranya oleh Nova Mega Muryatama (2017) melakukan penelitian mengenai kecelakaan lalu lintas yang tinggi akibat oleh faktor manusia yang tidak menerapkan disiplin berlalu lintas, rendahnya kesadaran dan minimnya pengetahuan akan keselamatan berkendara.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Rohmah (2019) tentang gambaran kewaspadaan berkendara pada pengemudi ojek *online*. Tembalang Semarang terhadap 290 pengendara ojek *online* didapatkan hasil penelitian 142 responden (49%) memiliki tingkat kewaspadaan rendah, Penelitian oleh Rohmah (2019) ini menunjukkan kewaspadaan ojek *online* masih kurang baik.

Serta penelitian Dian Lawrena Sianturi (2020) pengukuran tingkat kewaspadaan saat berkendara pada pengendara ojek *online* dalam upaya mengurangi kecelakaan kerja menggunakan metode *quasa*, didapatkan hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kewaspadaan pengendara ojek online cukup rendah yaitu dengan prefalensi 34,39%.

Berdasarkan survey awal yang dilakukan pada ojek *online* Nujek dengan hasil wawancara pada tanggal 10 April 2021 terhadap 10 pengendara ojek *online* Nujek didapatkan hasil 2 pengendara (20%) ojek *online* sudah memperhatikan tingkat kewaspadaan ketika berkendara diantaranya berhenti ketika menerima panggilan atau membalas pesan penumpang melalui aplikasi ojek *online* serta mengurangi kecepatan ketika melihat aplikasi, dan

didapatkan 8 orang pengendara (80 %) ojek *online* masih kurang memperhatikan tingkat kewaspadaan ketika berkendara, diantaranya menerima panggilan atau membalas pesan penumpang ketika berkendara, dan pengendara melihat aplikasi sambil berkendara dalam kecepatan lebih besar dari 40 km/jam.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya diatas, maka didapatkan Identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Data kecelakaan lalu lintas di dunia terus meningkat mencapai 1,35 juta orang per tahun. Negara berkembang memiliki risiko tiga kali lipat lebih besar dibandingkan dengan negara maju. Sedangkan Asia Tenggara merupakan tingkat regional terbesar kasus kecelakaan lalu lintas setelah Afrika yaitu dengan angka kematian 0,02% populasi (WHO, 2018).
2. Data Kepolisian Republik Indonesia jumlah kecelakaan kendaraan bermotor di Indonesia dari tahun 1992 hingga 2019. Hingga kini berdasarkan data dari Polri, terjadi 107.500 kecelakaan lalu lintas pada 2019. Meningkat 3 persen dari 2018, yaitu sebanyak 103.672 kecelakaan.
3. Informasi yang diperoleh dari satuan Korps lalu lintas (Satlantas) Polres Gorontalo Kota, angka kecelakaan lalu lintas pada kendaraan roda dua di Kota Gorontalo sepanjang bulan Januari sampai bulan Desember tahun 2020 tercatat ada 116 kasus kecelakaan lalu lintas pada kendaraan roda dua.
4. Survey awal yang dilakukan pada ojek *online* Nujek dengan hasil wawancara pada tanggal 10 April 2021 terhadap 10 pengendara ojek *online*

Nujek didapatkan hasil 20% (2 pengendara) ojek *online* sudah memperhatikan tingkat kewaspadaan ketika berkendara diantaranya berhenti ketika menerima panggilan atau membalas pesan penumpang melalui aplikasi ojek *online* serta mengurangi kecepatan ketika melihat aplikasi, dan didapatkan 80% (8 pengendara) ojek *online* masih kurang memperhatikan tingkat kewaspadaan ketika berkendara, diantaranya menerima panggilan atau membalas pesan penumpang ketika berkendara, dan pengendara melihat aplikasi sambil berkendara dalam kecepatan lebih besar dari 40 km/jam

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah disusun, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: “Bagaimana gambaran tingkat kewaspadaan saat berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Gorontalo?”

### **1.4 Tujuan Penelitian**

#### **1.4.1 Tujuan Umum**

Untuk mengetahui “Gambaran tingkat kewaspadaan saat berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Gorontalo”

### **1.5 Manfaat Penelitian**

#### **1.5.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan agar dapat digunakan untuk menambah wawasan, informasi, dan pengetahuan serta sebagai pedoman atau referensi terkait tingkat kewaspadaan saat berkendara pengemudi ojek *online*

### **1.5.2. Manfaat Praktis**

1. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi peneliti selanjutnya.

2. Bagi pengemudi ojek *online*

Dapat dijadikan acuan untuk menciptakan kenyamanan kerja dan meningkatkan dan meningkatkan sistem kerja yang aman bagi pengemudi ojek *online*

3. Bagi peneliti selanjutnya

Dapat menjadi bahan referensi untuk peneliti lebih lanjut tentang hubungan tingkat adiksi *gatged* dengan tingkat kewaspadaan pada pengemudi ojek *online*