

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Diperkirakan 1,19 juta orang dinyatakan meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas, dengan lebih dari separuh korban merupakan kelompok pengguna jalan yang memiliki tingkat kerentanan tinggi, seperti pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara sepeda motor, terutama di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, menurut *World Health Organization* (WHO). Di negara-negara berkembang, termasuk Indonesia, dampak kecelakaan lalu lintas tidak hanya terbatas pada kematian, tetapi juga menimbulkan beban ekonomi yang signifikan, seperti kerugian yang dapat mencapai 3% dari Produk Domestik Bruto (PDB), sehingga diperlukan peningkatan kesadaran serta penerapan perilaku berkendara yang bertanggung jawab untuk menekan risiko dan konsekuensi negatif (WHO, 2023). Permasalahan kecelakaan lalu lintas ini tidak hanya menjadi isu global, tetapi juga merupakan tantangan serius di berbagai kawasan, termasuk Asia Tenggara.

Pada negara-negara berkembang, penerapan keselamatan berkendara menghadapi tantangan yang lebih besar akibat pertumbuhan kendaraan bermotor yang meningkat cepat, sementara kesiapan infrastruktur dan sistem penegakan hukum belum memadai. Rendahnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, minimnya edukasi

keselamatan, serta keterbatasan fasilitas jalan seperti marka, penerangan, dan ruang keselamatan turut memperburuk risiko kecelakaan. Sepeda motor yang menjadi moda transportasi paling umum di negara berkembang menjadikan pengendaranya kelompok yang paling rentan. Kondisi ini menunjukkan bahwa penguatan perilaku safety riding sangat diperlukan, tidak hanya melalui regulasi, tetapi juga melalui peningkatan kesadaran dan budaya keselamatan di masyarakat.

Negara di Kawasan Asia Tenggara pada 2024 masih bergulat dengan masalah substansial terkait keselamatan lalu lintas. Angka kematian akibat lalu lintas di Thailand cukup tinggi, dengan sekitar 18.000 korban jiwa per tahun akibat kecelakaan (Asian Transport Observatory et al., 2025) Di Vietnam, tercatat sekitar 21.532 insiden lalu lintas, yang menyebabkan 9.954 kematian selama tahun 2024 (The Saigon Times, 2025). Dari Januari hingga Oktober 2024, Malaysia mencatat 532.125 kecelakaan dan 5.364 kematian (Lim, 2024). Data tersebut menggarisbawahi bahwa keselamatan jalan masih menjadi masalah serius bagi kawasan ASEAN, dan Indonesia menghadapi kesulitan serupa, tetapi dalam skala yang lebih besar. Kondisi tersebut juga tercermin di Indonesia, yang menghadapi angka kecelakaan yang tidak kalah tinggi.

Berdasarkan data tahun 2024 yang dirilis oleh Kepolisian Nasional Indonesia dan disampaikan oleh Inspektur Jenderal Aan

Suhanan, Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas yang tercatat dari Januari hingga Desember 2024 mencapai 1.150.000 kasus. Angka ini menunjukkan lonjakan yang sangat besar, sekitar delapan kali lipat dari dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya 152.000 kasus. Kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2024 menyebabkan kematian 27.000 orang, yang berarti sekitar 3 hingga 4 kematian setiap 60 menit. Hal ini menegaskan pentingnya peningkatan angka pencegahan untuk mengurangi bahaya dan akibat kecelakaan di jalan (Korlantas Porli, 2024).

Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan mencatat sebanyak 7.150 kasus kecelakaan lalu lintas, yang mengakibatkan 896 kematian dan 326 kasus luka berat pada periode Januari hingga akhir Oktober 2024. Di antara semua jenis kendaraan yang terlibat, sepeda motor adalah yang paling sering terlibat dalam kecelakaan (Admin Lantas, 2024). Hal ini menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor masih menjadi kelompok utama yang terlibat dalam kecelakaan di wilayah tersebut.

Selain digunakan sebagai alat transportasi pribadi, sepeda motor juga menjadi moda transportasi yang digunakan dalam pekerjaan, salah satunya pada layanan transportasi berbasis daring atau ojek *online*. Pertumbuhan layanan ojek *online* di Indonesia meningkat pesat dalam beberapa tahun belakangan seiring dengan meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat di wilayah perkotaan.

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa sektor transportasi dan pergudangan yang di dalamnya termasuk layanan ojek *online* mengalami peningkatan tenaga kerja sebesar 5,34% pada tahun 2023, menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek *online* semakin banyak diminati (BPS, 2023). Selain itu, Kementerian Perhubungan menjelaskan bahwa ojek *online* merupakan kelompok pengendara motor dengan tingkat paparan risiko yang lebih tinggi karena durasi mengemudi yang panjang, mobilitas tinggi, dan tuntutan kecepatan dalam pelayanan. Hal ini menempatkan pengemudi ojek *online* sebagai bagian dari kelompok pengendara motor yang memerlukan perhatian khusus dalam aspek keselamatan berkendara.

Seiring dengan meningkatnya jumlah pengemudi dan pengguna ojek *online*, aspek keselamatan berkendara menjadi perhatian penting yang tidak dapat diabaikan. Di era modern saat ini, penggunaan layanan ojek *online* semakin populer karena tingginya kebutuhan mobilitas masyarakat umum. Dengan demikian, maka setiap pengemudi ojek *online* memiliki kewajiban yang cukup besar untuk melindungi diri mereka sendiri dan penumpang mereka selama setiap perjalanan artinya aspek keselamatan selama perjalanan saat menjadi perhatian yang tidak boleh diabaikan. Namun, tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor, termasuk pengemudi ojek *online*, merupakan masalah mendesak yang harus ditangani segera

Bagi pengandara ojek *online*, kecelakaan lalu lintas yang alami mereka dapat dianggap sebagai kecelakaan pekerjaan. Beragam teori menjelaskan penyebab kecelakaan kerja, salah satunya adalah teori tiga faktor utama, yang mengatakan bahwa kecelakaan kerja terjadi akibat tiga faktor utama, yaitu manusia, peralatan, dan lingkungan kerja. Diketahui bahwa pengandara ojek *online* umumnya sudah dilengkapi dan memanfaatkan alat yang sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan oleh perusahaan penyedia layanan. Namun, faktor manusia dan lingkungan kerja tetap menjadi risiko potensial yang dapat memicu kecelakaan, seperti perilaku *safety riding* (Joddy et al., 2022).

*Safety driving* atau perilaku berkendara berbasis keterampilan (*Skill-Based Driving*) menekankan kemampuan teknis, keamanan, efisiensi, dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, yang semuanya didukung oleh rasa tanggung jawab yang tinggi. Prinsip ini sejalan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Penggyna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat mengatur ketentuan mengenai penerapan *safety riding* bagi pengemudi ojek *online*. Di samping itu, dalam konsep *safety riding* pengemudi diwajibkan memastikan kelengkapan kendaraan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, seperti pengguna kaca spion pada kedua sisi, membawa STNK, memakai helm, menyalakan lampu kendaraan, serta menaati peraturan lalu

lintas yang berlaku. Penerapan prinsip ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan (Chelia et al., 202).

Beberapa studi menunjukkan bahwa penerapan *safety riding* memiliki efek yang positif pada perilaku pengendara sepeda motor dan dapat menjadi strategi yang efektif dalam menurunkan tingkat kecelakaan di antara pengemudi ojek *online* yang menuntut kewaspadaan tinggi, seperti target pendapatan, jam kerja panjang, kondisi jalan yang padat, serta perilaku konsumen yang beragam. Situasi ini dapat memengaruhi tingkat fokus dan konsentrasi saat berkendara. Oleh karena itu, penerapan prinsip *safety riding* menjadi sangat penting untuk mencegah kecelakaan. *Safety riding* mencakup kesiapan kondisi kendaraan, kedisiplinan dalam mematuhi aturan lalu lintas, penggunaan alat pelindung diri, serta kesadaran terhadap potensi bahaya di jalan.

Data Survei Kota Makassar tahun 2024, terdapat sekitar 10.000 pengemudi ojek *online* yang aktif beroperasi di wilayah Makassar, yang terdiri atas 41% pengemudi Grab, 39% pengemudi Gojek, dan 20% pengemudi Maxim, dengan jam operasional dan pola sebaran yang berbeda-beda sesuai kebutuhan mobilitas masyarakat. Kelompok pengendara ojek *online* ini diketahui memiliki tingkat risiko kecelakaan yang cukup tinggi (Sudirman et al., 2024). Pada tahun 2022, penelitian dengan desain *cross-sectional* yang melibatkan 384

pengemudi ojek *online* di Kota Makassar menemukan bahwa sekitar 57% atau 220 responden pernah mengalami kecelakaan saat bekerja (Yahya, 2023).

Pada tahun 2023, terjadi kecelakaan yang melibatkan pengendara ojek *online* dengan kendaraan berat di sekitar Simpang Lima Bandara Makassar yang mengakibatkan korban meninggal dunia (MediaBUMN, 2023). Selanjutnya, pada tahun 2024, terjadi kecelakaan di Jalan Perintis Kemerdekaan yang menewaskan pengemudi ojek *online* setelah menabrak truk yang sedang berhenti (M. Nur, 2024). Rangkaian kejadian tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan pada pengemudi ojek *online* bersifat berulang dan belum tertangani secara optimal, sehingga memerlukan perhatian khusus terkait keselamatan berkendara dan kondisi kerja pengemudi.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* merupakan masalah yang terjadi secara berulang dan menunjukkan adanya kesenjangan antara pengetahuan serta penerapan perilaku keselamatan berkendara di lapangan. Meskipun panduan dan fasilitas keselamatan telah tersedia, perilaku *safety riding* yang belum optimal masih menjadi faktor yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan di jalan raya. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk menganalisis hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kecelakaan kerja pada driver ojek *online* di Kota Makassar Tahun

2026. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam memberikan rekomendasi strategis untuk meningkatkan keselamatan kerja pengemudi ojek *online*, mendukung kesejahteraan pekerja transportasi berbasis daring, serta memperkuat kebijakan keselamatan transportasi perkotaan.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
2. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan sikap dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
3. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan kendaraan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
4. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan atribut (APD) dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
5. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan peran rekan kerja dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?

### C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dibagi menjadi tujuan umum dan tujuan utama.

#### 1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor yang berhubungan antara perilaku *safety riding* dan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

#### 2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
- b. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan sikap dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
- c. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan kendaraan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
- d. untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan atribut dalam berkendara (APD) kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

- e. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan peran rekan kerja dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian ini dilakukan adalah sebagai berikut.

##### **1. Manfaat Praktis**

Sebagai media penyampaian masukan bagi pengendara ojek *online* di Kota Makassar untuk meningkatkan kesadaran dan penerapan perilaku *safety riding* untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dan keselamatan berkendara

##### **2. Manfaat Teoritis**

Bahan informasi tentang keselamatan berkendara dan dapat dijadikan rujukan bagi penelitian selanjutnya yang membahas hubungan perilaku *safety riding* dan kecelakaan kerja.

##### **3. Manfaat Bagi Peneliti**

Sarana mengaplikasikan ilmu dalam bidang perkuliahan dan sebagai sarana mengembangkan pengetahuan di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja khususnya tentang keselamatan berkendara.