

## PERBEDAAN PERILAKU SAFETY RIDING BERDASARKAN FAKTOR INTERNAL DAN EKSTERNAL PADA OJEK PANGKALAN KECAMATAN CIRACAS JAKARTA TIMUR TAHUN 2023

Ridho M. Dhani<sup>1</sup>, Erny Elivany S.<sup>2</sup>, Shavinna Dela Faradiba<sup>3</sup>

Sekolah Tinggi Kesehatan Mitra RIA Husada Jakarta, Jln. Karya Bhakti no.3 Cibubur Jakarta Timur  
Email: ridho.emdhani@gmail.com

### ABSTRAK

Perilaku berkendara tidak aman merupakan perilaku yang dapat membahayakan individu pengendara dan individu lain yang ada di sekitarnya. *Safety riding* adalah upaya atau program berkendara dengan selamat yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja pada pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023. Manfaat penelitian diharapkan dapat menjadi sumber informasi pada pengendara ojek pangkalan guna untuk saling meningkatkan perilaku *safety riding*. Sampel penelitian ini berjumlah 72 pengendara ojek pangkalan dengan pendekatan kuantitatif, metode yang digunakan deskriptif analitik dengan desain *cross sectional* dan uji statistik menggunakan *Chi Square*. Hasil penelitian menunjukkan persentase pengendara yang berkendara tidak aman berisiko tinggi sebanyak 44 pengendara ojek pangkalan (61,1%) dan adanya perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan ( $P$  value = 0,002), riwayat kecelakaan ( $P$  value = 0,003) dan tidak adanya perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan peran teman kerja ( $P$  value = 0,074), masa berkendara ( $P$  value = 0,219). Diharapkan sesama pengendara ojek pangkalan saling mengingatkan untuk berperilaku aman dalam berkendara dan memberikan informasi menggunakan poster di setiap titik ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas.

**Kata Kunci:** *Safety Riding*, pengetahuan, peran teman kerja, riwayat kecelakaan dan masa berkendara.

## ***DIFFERENCES IN SAFETY RIDING BEHAVIOR BASED ON INTERNAL AND EXTERNAL FACTORS IN OJEK PANGKALAN CIRACAS DISTRICT, EAST JAKARTA, 2023***

### ABSTRACT

*Unsafe driving behavior is behavior that can endanger the individual driver and other individuals around him. Safety riding is an effort or program to drive safely to reduce the number of traffic accidents and the impact of traffic accidents. The purpose of this study is to find out differences in safety riding behavior based on knowledge, driving time, accident history and the role of co-workers for motorcycle taxi drivers based in Ciracas District, East Jakarta in 2023. It is hoped that this research will become a source of information for motorcycle taxi drivers to mutually improve behavior safety riding. The sample of this study was 72 motorcycle taxi drivers based on a quantitative approach, the method used was descriptive analytic with a cross sectional design and statistical tests using Chi Square. The results showed that the percentage of riders who drove unsafely at high risk was 44 motorcycle taxi drivers (61.1%) and there were differences in safety riding behavior based on knowledge ( $P$  value = 0.002), accident history ( $P$  value = 0.003) and no differences in behavior safety riding based on the role of co-workers ( $P$  value 0.074), driving time ( $P$  value 0.219). It is hoped that fellow ojek riders will remind each other to behave safely when driving and provide information using posters at each ojek base point in Ciracas District.*

**Keyword:** *Safety Riding, knowledge, role of co-workers, history of accidents and years of driving*

## PENDAHULUAN

Pada umumnya, kecelakaan lalu lintas terjadi karena individu melakukan perilaku berisiko atau tidak aman ketika berkendara. Perilaku berkendara tidak aman diwujudkan dalam berbagai bentuk seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam kondisi mabuk, berkendara tanpa lisensi, tidak menggunakan helm, tidak menggunakan sabuk pengaman, memodifikasi kendaraan, pelanggaran rambu- rambu, dan lain-lain. Tingginya angka cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak lepas dari perilaku individu ketika berlalu lintas.<sup>1</sup>

Berdasarkan data Badan Keselamatan Jalan Raya Amerika Serikat pada 2021, jumlah kematian dalam kecelakaan lalu lintas di Amerika Serikat naik sekitar 10,5 % menjadi 42.915, jumlah kematian itu melonjak setelah lockdown berakhir karena lebih banyak pengemudi terlibat dalam perilaku tidak aman dalam berkendara. Kematian dalam tiga bulan pertama pada 2022 naik sebesar 21 % melebihi 7.893 yang tercatat pada periode yang sama pada 2020.<sup>2</sup> Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) menyatakan bahwa 1,77 juta bukti pelanggaran (tilang) lalu lintas hingga Oktober 2021. Dari jumlah tersebut, sebanyak 793.821 kasus tilang atau 44,89% merupakan pelanggaran ringan. Sebanyak 746.153 kasus tilang atau 42,22% merupakan pelanggaran berat. Kemudian, 227.819 tilang atau 12,89% merupakan pelanggaran sedang.<sup>3</sup>

Berdasarkan data dari Korlantas Polri yang dipublikasikan Kementerian Perhubungan, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 kasus pada tahun 2021. Berdasarkan jenis kendaraan, keterlibatan kasus kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi adalah sepeda motor dengan persentase 73%.<sup>4</sup> Dan berdasarkan data Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Kepolisian RI (Polri), pelanggaran lalu lintas paling banyak terjadi di Jakarta, yakni 419.061 kasus. Jumlah itu setara dengan 20% dari total pelanggaran lalu lintas secara nasional.<sup>5</sup>

Berdasarkan hasil studi pendahuluan dengan melakukan wawancara dari 10 responden di pangkalan ojek kecamatan ciracas jakarta timur, penulis mendapati hasil prevalensi studi pendahuluan sebesar 60% ojek pangkalan yang tidak menerapkan perilaku *safety riding*. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian pada pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur.

## METODE

Metode Penelitian ini dengan menggunakan Desain penelitian kuantitatif, menggunakan pendekatan cross-sectional. Pengukuran seluruh variabel dilakukan pada 72 orang responden setelah bersurat sebelumnya kepada perwakilan pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas. Instrumen yang digunakan berupa kuesioner berisi pertanyaan yang sudah divalidasi. Hasil penelitian dianalisa melalui analisa univariate dilakukan uji Chi-Square untuk analisa bivariate nya.

## HASIL

Dari hasil penelitian diperoleh data seperti yang ditampilkan pada tabel di bawah ini:

**Tabel 1.** Pengaruh pengetahuan, peran teman kerja, riwayat kecelakaan dan masa berkendara terhadap perilaku safety riding pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas

Variabel	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Total		P <i>value</i>	OR (95%CI)
	Tidak aman		Aman					
	n	%	n	%	n	%		
<b>Pengetahuan</b>								
Kurang	29	78,4%	8	21,6%	37	100	0,004	4,833
Baik	15	42,9%	20	57,1%	35	100		1,726-13,538
<b>Peran Teman Kerja</b>								
Tidak mendukung	26	53,1%	23	46,9%	49	100	0,074	0,314
Mendukung	18	78,3%	5	21,7%	23	100		0,101-0,980
<b>Riwayat Kecelakaan</b>								
Tidak pernah	26	81,2%	6	18,8%	32	100	0,004	5,296
Pernah	18	45,0%	22	55,0%	40	100		1,791-15,665
<b>Masa Berkendara</b>								
Baru	29	55,8%	23	44,2%	52	100	0,219	0,420
Lama	15	75,0%	5	25,0%	20	100		0,133-1,328

## PEMBAHASAN

### Perbedaan Perilaku Safety Riding Berdasarkan Pengetahuan

Hasil analisis faktor pengetahuan terhadap perilaku safety riding pengendara ojek di Kecamatan Ciracas menunjukkan adanya perbedaan yang bermakna dengan nilai  $p = 0,004 < \alpha(0,05)$ . Dalam penelitian ini diketahui bahwa sebagian besar pengendara ojek pangkalan yang mempunyai pengetahuan yang kurang pada perilaku safety riding.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ridman menyatakan terdapat hubungan yang signifikan, ini membuktikan semakin tinggi pengetahuan safety riding siswa akan semakin baik sikap safety riding siswa itu sendiri dengan kata lain ketika siswa mempunyai atau memiliki pengetahuan tentang berkendara safety riding dengan baik.<sup>6</sup> Hasil penelitian juga sejalan dengan penelitian Puteri bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku safety riding pada pengendara travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.<sup>7</sup>

### **Perbedaan Perilaku Safety Riding Berdasarkan Peran Teman Kerja**

Hasil analisis peran teman kerja terhadap perilaku safety riding pengendara ojek di Kecamatan Ciracas menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang bermakna dengan nilai  $p = 0,074 > \alpha(0,05)$ . Kedekatan hubungan antara sesama rekan kerja di dalam pekerjaan memiliki hubungan erat, contohnya pemberian saran, dorongan dan semangat kerja antar sesama rekan kerja, pemberian bantuan dalam menyelesaikan pekerjaan, pemberian informasi dalam hal pekerjaan serta dapat memotivasi ketika gagal. Semakin erat hubungan sesama rekan kerja akan meningkatkan motivasi kerja untuk berprestasi.<sup>8</sup>

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kamaruddin, dan Adinugroho yang menyatakan tidak adanya pengaruh teman kerja yang terhadap perilaku *safety riding*.<sup>8,9</sup> Hal ini dapat terjadi akibat beberapa hal, salah satunya adalah karena tidak adanya dukungan yang diberikan oleh rekan kerja. Dari hasil observasi di lapangan diketahui bahwa Sebagian responden hanya diingatkan oleh teman kerjanya dalam penggunaan helm, namun tidak mendukung pada pernyataan lainnya seperti melakukan servis motor secara teratur, mengingatkan untuk mengecek kendaraan motor sebelum berkendara dan mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan serta tidak mengingatkan untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

### **Perbedaan Perilaku Safety Riding Berdasarkan Riwayat Kecelakaan**

Hasil analisis riwayat kecelakaan terhadap perilaku safety riding pengendara ojek di Kecamatan Ciracas menunjukkan terdapat perbedaan yang bermakna dengan nilai  $p = 0,004 < \alpha(0,05)$ . Pengendara yang menggunakan kendaraan dengan tidak aman cenderung menurun seiring bertambahnya pengalaman, pengalaman kesalahan dalam berkendara hingga mengakibatkan kecelakaan, dapat meningkatkan kemampuan dan pengetahuan menilai risiko.<sup>10</sup>

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Ramdana yang menunjukkan adanya hubungan antara riwayat kecelakaan dengan perilaku safety riding pada responden mahasiswa program studi kesehatan masyarakat Universitas Muhammadiyah Surakarta. Peneliti mengatakan pengalaman kecelakaan dapat mengajarkan pengendara menilai resiko, dikarenakan sudah pernah berada diposisi dan situasi yang demikian sehingga mampu memperkirakan kemungkinan terburuk yang menyebabkan kecelakaan, dan secara tidak langsung mempengaruhi cara berkendara dengan lebih berhati-hati dan memawas diri.<sup>10</sup>

Sebagian besar responden yang pernah mengalami kecelakaan dilihat dari jawaban responden mengenai pernyataan pernah menyalip kendaraan lain dari jalur sebelah kiri, tidak menggunakan helm karena jarak tempuh yang dekat dan pernah mengendara berlawanan arah karena lebih cepat sampai tujuan. Hal ini menunjukkan sebagian besar responden tidak berperilaku aman saat berkendara sehingga sering menyebabkan terjadinya kecelakaan dalam berkendara.

### **Perbedaan Perilaku Safety Riding Berdasarkan Masa Berkendara**

Hasil analisis masa berkendara terhadap perilaku safety riding pengendara ojek di Kecamatan Ciracas menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang bermakna dengan nilai  $p = 0,219 > \alpha(0,05)$ .

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Muryatama bahwa tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dengan safety riding, dari hasil penelitiannya menyebutkan masa berkendara bukanlah merupakan faktor satu-satunya dalam merubah sebuah perilaku keselamatan berkendara pada seseorang, apabila seseorang tersebut telah melakukan kegiatan mengendarai sepeda motor dengan masa berkendara yang cukup lama akan tetapi masih saja melakukan hal yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain saat mengendarai sepeda motor atau dapat dikatakan melakukan perilaku keselamatan berkendara yang tidak aman mungkin seseorang tersebut terbiasa melakukan perilaku yang tidak aman ataupun faktor lain seperti lingkungan dari pengendara tersebut yang mendukung bagi pengendara berperilaku yang tidak aman.<sup>11</sup>

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Prima menunjukkan tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku safety riding pada mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro.<sup>12</sup> Dan pada penelitian Lumente menyatakan bahwa tidak terdapat pengaruh antara masa berkendara dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado. Menurutnya, seorang yang telah memiliki pengalaman yang lama

dalam berkendara namun tetap mengendarai kendaraan dengan tidak aman itu karena mungkin sudah terbiasa dengan perilaku berkendara seperti itu juga bisa disebabkan oleh lingkungan dimana dia beraktifitas.<sup>13</sup>

Tidak adanya perbedaan masa berkendara dalam penelitian ini bisa juga dikarenakan responden memiliki masa berkendara yang baru ataupun lama tetapi masih saja melakukan hal yang dapat membahayakan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

## **KESIMPULAN**

Sebagian besar pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023 berperilaku tidak aman ketika berkendara. Dari empat variabel yang diteliti, hanya variabel pengetahuan dan riwayat kecelakaan yang memiliki perbedaan terhadap perilaku safety riding pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas.

## **DAFTAR PUSTAKA**

1. Puspa Nirmala, H. V. & Patria, B. Peran Regulasi Diri dan Konformitas terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada Remaja. *Gajah Mada J. Psychol.* 2, 113 (2018).
2. Kematian akibat Kecelakaan Lalu Lintas di AS Meningkat Drastis pada Awal 2022.
3. Bayu, D. J. Jumlah Tilang Lalu Lintas Capai 1,77 Juta hingga Oktober 2021. [databoks.katadata.co.id](http://databoks.katadata.co.id) (2021).
4. Kecelakaan Lalu Lintas Penyebab Utama Kematian Nomor 3 – Sehat Negeriku.
5. Sadya, S. Polri Catat 2,12 Juta Pelanggaran Lalu Lintas pada 2021. <https://DataIndonesia.Id/Ragam/Detail/Polri-Catat-212-Juta-Pelanggaran-Lalu-Lintas-Pada-2021> (2022).
6. Ridman, R. Hubungan Antara Pengetahuan Safety Riding Dengan Sikap Safety Riding Siswa Jurusan Teknik Otomotif Smk Negeri Di Kota Makassar. *Jur. Pendidik. Tek. Otomotif, Fak. Tek. Univ. Negeri Makassar* 05, 1–23 (2016).
7. Puteri, A. D. & Nisa, A. M. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport. *PREPOTIF J. Kesehat. Masy.* 4, 1–10 (2020).
8. Hairil Akbar, Syamsu A. Kamaruddin & Arfan Nur. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pengendara Ojek dan Becak Motor di Kota Kotamobagu. *Promot. J. Kesehat. Masy.* 12, 36–42 (2022).
9. Adinugroho, N., Kurniawan, B. & Wahyuni, I. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *Semarang J. Kesehat. Masy.* 2, 332–338 (2014).
10. Wahyuningsih, I. & Ramdana, S. Pengetahuan dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA. *Holistik J. Kesehat.* 14, 564–572 (2021).

11. Mega Muryatama, N. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Relationships Between Safety Riding Factors With Safety Riding Behaviour. *J. Promkes* Vol. 5 No., 155–166 (2017).
12. Prima, D. W., Kurniawan, B. & Ekawati. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *J. Kesehat. Masy.* 3, 370–381 (2015).
13. Lumente, D. I. et al. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Kota Manado. *Epidemia* 2, 7–13 (2021).

**HALAMAN INI DIKOSONGKAN**