

# Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Pengendara Ojek Online di Kota Depok Tahun 2022

<sup>1</sup>Mochammad Fanny Afriansyah, <sup>2</sup>Nur Romdhona

Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Muhammadiyah Jakarta  
afriansyahfanny@gmail.com

## Abstrak

Jawa Barat berada pada urutan ketiga terbesar dari total kecelakaan dan korban jiwa se Indonesia. Berdasarkan hasil observasi, pengendara sepeda motor di daerah jalan Depok terutama ruas jalan Margonda, UI, dan Raya Bogor mayoritas memiliki perilaku safety riding yang kurang dan tergolong agresif. Tujuan: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek online. Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif observasional dengan desain studi cross-sectional, penelitian ini dilakukan di Kota Depok. Populasi adalah seluruh pengendara ojek online di Kota Depok. Sampel sebanyak 120 responden dengan teknik quota sampling. Data kemudian dianalisis secara bivariate dengan uji chi-square. Hasil penelitian: menunjukkan perilaku keselamatan berkendara aman sebanyak 50,8%. Terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan (nilai  $p=0,0001$ ;  $OR=2,3$ ;  $CI=1,8-2,8$ ). Sebagian besar ojek online di Kota Depok memiliki tingkat pengetahuan keselamatan berkendara yang baik, yaitu sebanyak 107 pengendara (89,2%) dari 120 pengendara. Perlu upaya meningkatkan perilaku keselamatan pengendara ojek online dengan berbagai pelatihan dan pengetahuan di Kota Depok untuk meminimalisir perilaku keselamatan berkendara yang tidak aman pada pengendara ojek online.

**Kata Kunci:** Ojek online, Keselamatan Berkendara, Pengetahuan

## Abstract

West Java is the third largest number of accidents and fatalities in Indonesia. Based on observations, motorcycle riders in the Depok road area, especially the Margonda, UI, and Raya Bogor roads, the majority have less safety riding behavior and are classified as aggressive. Objective: This study aims to determine the relationship between knowledge and driving safety behavior of online motorcycle taxi drivers. This research is an observational quantitative study with a cross-sectional study design, this research was conducted in Depok City. The population is all online motorcycle taxi drivers in Depok City. The sample is 120 respondents with quota sampling technique. The data were then analyzed bivariately with the chi-square test. The results of the study: showed safe driving safety behavior as much as 50.8%. There is a significant relationship between knowledge ( $p$  value = 0.0001;  $OR = 2.3$ ;  $CI = 1.8-2.8$ ). Most of the online motorcycle taxis in Depok City have a good level of knowledge of driving safety, as many as 107 riders (89.2%) out of 120 riders. Efforts are needed to improve the safety behavior of online motorcycle taxi drivers with various training and knowledge in Depok City to minimize unsafe driving safety behavior for online motorcycle taxi drivers.

**Keywords:** online motorcycle taxi, driving safety, knowledge

## Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah global, terutama terjadi di negeri kita ini. Dampak kerugian materil dari kecelakaan lalu lintas jalan terjadi setiap tahun di negara-negara berpenghasilan menengah ke bawah, dan negara-negara di Asia Tenggara dan kawasan Asia-Pasifik memiliki proporsi kematian lalu lintas jalan tertinggi. Setiap tahun, 1,35 juta orang meninggal dalam kecelakaan lalu lintas. Di Asia Tenggara, pengendara sepeda motor dan penumpang menyumbang 43% dari semua kematian lalu lintas jalan (1).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian sangat tidak terduga dan tidak disengaja oleh semua pengemudi, yang mengakibatkan timbulnya korban jiwa dan/atau kerusakan harta benda. Indonesia sendiri masuk dalam kategori negara berpenghasilan menengah, dan menurut data Korlantas Polri, 34 provinsi di Indonesia, total nilai kerugian materil kendaraan tercatat sebesar Rp. 49.805.408.283 (Korlantas POLRI, 2018).

Depok Jawa Barat dalam data Laka Lantas mencatat kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016 dan 2017 terus meningkat. Pada tahun 2016 bulan Januari sampai dengan Desember terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 294 kasus dengan jumlah korban sebanyak 328 Orang. Korban meninggal dunia sebanyak 14 orang (0,04%), luka berat 214 orang (0,65%), luka ringan 100 orang (0,3%), dan juga total kerugian mencapai Rp. 581.050.000 juta. Sementara data di tahun 2017 pada bulan Januari sampai dengan Agustus kecelakaan lalu lintas sebanyak 175 kasus kecelakaan dengan korban sebanyak 204 orang. Kasus kecelakaan dengan meninggal dunia sebanyak 8 orang (0,04%), luka berat sebanyak 103 orang (0,5%) dan luka ringan sebanyak 95 orang (0,46%), dengan total kerugian mencapai 266.000.000 juta rupiah (POLRESTA Kota Depok, 2017).

Di Indonesia ojek online banyak digunakan karena dapat mengantarkan penumpang ke tempat tujuan dengan cepat dan dengan biaya yang terjangkau, namun tidak selaras dengan fasilitas keamanan.

Penumpang tidak memakai alat pelindung diri yang lengkap. Hal ini membahayakan penumpang, pengemudi, dan pengguna jalan lainnya dan dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan seperti penggunaan keselamatan berkendara atribut (3).

Menurut *Motorcycle Safety Foundation* (2005) *safety riding* merupakan perilaku kendaraan yang idealnya harus memiliki tingkat keselamatan yang cukup bagi diri sendiri dan orang lain, pengemudi yang aman dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas. Pengendara yang bertanggung jawab diharapkan memiliki perilaku yang baik.

Berdasarkan hasil observasi, pengendara sepeda motor di daerah jalan Depok terutama ruas jalan Margonda, UI, dan Raya Bogor mayoritas memiliki perilaku *safety riding* yang kurang dan tergolong agresif. Para pengendara mengendarai sepeda motor dengan berpindah jalur dengan kecepatan tinggi, tidak mau memberikan hak kepada pengguna jalan lain, cenderung melihat perilaku pengendara lain yang sedang ngebut sehingga mereka berusaha saling mendahulukan, tak terkecuali para pengendara ojek *online*. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek online di Kota Depok sebagai upaya meminimalisir kecelakaan lalu lintas akibat *human error*.

## Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif observasional dengan desain studi *cross-sectional*, penelitian ini dilakukan di Kota Depok, Penelitian ini dilakukan pada bulan April – Juli tahun 2022. Pengeambilan sampel menggunakan lembar kuesioner. Populasi adalah seluruh pengendara ojek *online* di Kota Depok. Sampel sebanyak 120 responden dengan teknik *quota sampling*. Data kemudian dianalisis secara bivariate dengan uji *chi-square*.

## Hasil Dan Pembahasan

**Tabel 1. Distribusi Variabel**

Nama Variabel	n	%
<b>a. Pendidikan</b>		
SD	11	9,2
SMP	30	25
SMA/SLTA	59	49,1
PT	20	16,7
<b>b. Masa Kerja</b>		
1 tahun	40	33,3
2 tahun	30	25
3 tahun	37	30,8
4 tahun	9	7,5
5 tahun	2	1,7
6 tahun	2	1,7
Karyawan/Pegawai	38	23,5
Belum Bekerja	3	1,9
Pelajar	9	5,6
<b>c. Pengalaman Kecelakaan</b>		
Ya	18	15
Tidak	102	85
<b>d. Terpapar Informasi SR</b>		
Ya	111	92,5
Tidak	9	7,5
<b>e. Media Informasi</b>		
Media Cetak (Koran/Poster/Majalah)	5	4,2
Media Elektronik (Televisi/Radio)	33	27,5
Media Sosial (Facebook/Twitter/Instagram)	31	25,8
Teman	26	21,7
Petugas Kepolisian	16	13,3
<b>f. Tingkat Pengetahuan</b>		
Cukup	13	10,8
Baik	107	89,2
<b>g. Perilaku Berkendara</b>		
Tidak Aman	59	49,2
Aman	61	50,8

Tingginya kejadian kecelakaan lalu lintas tidak terlepas karena faktor pengendara itu sendiri, menurut dirjen perhub (2016) menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan mengakibatkan kecelakaan yaitu sebesar 69,70%, dimana faktor manusia ini diantaranya adalah menganggap jalan sebagai arena kebut-kebutan, belum cukup umur, belum memiliki SIM, melepas kelengkapan sepeda motor, membawa penumpang lebih dari satu, menggunakan hand phone saat berkendara, mengantuk saat

berkendara, kurang menguasai kendaraan, melanggar rambu-rambu lalu lintas serta tidak menggunakan helm. Hasil analisis univariate penelitian ini didapatkan hasil bahwa mayoritas responden memiliki perilaku aman dalam berkendara sebanyak 61 orang (50,8%), hasil tersebut tidak berbanding jauh dengan kelompok responden yang memiliki perilaku berkendara yang tidak aman sebanyak 59 orang (49,2%).

Hasil analisis univariate penelitian ini sejalan dengan hasil analisis penelitian yang dilakukan oleh Prima, dkk tahun 2015 yang menyatakan bahwa mayoritas responden dalam penelitian tersebut memiliki perilaku berkendara yang aman sebanyak 51% dan tidak berbanding jauh dengan kelompok responden yang memiliki perilaku berkendara yang tidak aman sebanyak 49%. Dengan kata lain, penerapan perilaku berkendara menjadi faktor penting karena dapat menjadi salah satu strategi keselamatan berkendara guna untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Pada teori L. W. Green, pengetahuan merupakan faktor predisposisi dalam pembentukan perilaku seseorang, dalam membangun pengetahuan yang baik maka diperlukanlah pendidikan, dalam hasil analisis univariate penelitian ini mayoritas pendidikan responden adalah SMA/SMK sebanyak 59 orang (49,2%) dan SMP sebanyak 30 orang (25%). Pendidikan sangat erat kaitannya dengan pengetahuan, pendidikan merupakan salah satu kebutuhan dasar manusia yang sangat diperlukan untuk pengembangan diri. Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, maka akan semakin mudah untuk menerima, serta mengembangkan pengetahuan dan teknologi (5).

Distribusi pengetahuan berkendara ojek *online* di Kota Depok terlihat bahwa mayoritas respon memiliki tingkat pengetahuan yang baik sebanyak 107 orang (89,2%). Pengetahuan adalah suatu hal yang harus dipahami dan diketahui oleh orang atau responden yang berkaitan erat dengan sehat dan sakit atau kesehatan, misal: tentang suatu penyakit/kecelakaan (penyebab, cara penularan, cara pencegahan). Semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka akan semakin mudah menerima informasi tentang objek atau yang berkaitan dengan pengetahuan (6).

Penyataan tersebut semakin memperkuat asumsi peneliti bahwa semakin tinggi pendidikan seseorang maka akan semakin baik pengetahuannya sehingga mempengaruhi perilaku berkendara, seseorang yang lebih memahami dan mengetahui aturan dan tata tertib berkendara maka akan semakin aman pula perilaku berkendara.

Pengetahuan umumnya dapat diperoleh dari informasi yang disampaikan oleh orang tua, guru dan media masa (5). Secara keseluruhan mayoritas responden dalam penelitian ini terpapar oleh media informasi sebanyak 111 orang (92,5%) dengan jenis media informasi adalah media elektronik (TV/Radio) sebanyak 33 orang (27,5%) dan media sosial (Facebook/Twitter/Instagram) sebanyak 31 orang (25,8%). Pengetahuan juga merupakan hasil dari tahu dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap sesuatu hal. Penginderaan terjadi melalui panca indra manusia, yakni indra pengelihatan, pendegaran, penciuman, rasa dan raba, pengetahuan juga dapat didefinisikan sebagai hasil penginderaan manusia atau hasil seseorang mengetahui terhadap sesuatu melalui indera yang dimiliki, oleh karena itu pemberian pengetahuan terkait informasi perilaku berkendara yang aman melalui jenis media elektronik dan sosial tersampaikan dengan baik sebab mengandalkan penginderaan penglihatan dan pendengaran (5).

Pengetahuan berkendara merupakan salah satu kunci seseorang untuk melakukan perilaku berkendara yang aman sebab pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap sesuatu hal dan sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran dan indera pengelihatan masing-masing (Notoatmojo,2010.).

**Tabel 2. Hasil Analisis Bivariat Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Berkendara Ojek Online Di Kota Depok Tahun 2022**

Tingkat Pengetahuan	Perilaku Berkendara				Total		P value OR
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	N	%	N	%			
Cukup	13	100	0	0	13	100	0,000
Baik	46	43	61	57	107	100	2,3 1,8-2,8
<b>Jumlah</b>	59	49,2	61	50,8	120	100	

Hasil analisis uji *chi-square* pada penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara yang aman pada pemngendara ojek *online* di Kota Depok, dengan nilai  $p = 0,000 (<0,05)$ , diperoleh bahwa responden dengan pengetahuan kurang terdapat sebanyak 13 orang (100%) yang berperilaku berkendara tidak aman, sedangkan diantara responden yang Memiliki tingkat pengetahuan baik sebanyak 46 orang (43%) yang berperilaku berkendara tidak aman.

Berdasarkan asumsi peneliti, adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku berkendara yang aman disebabkan karena seseorang yang memiliki pengetahuan yang baik maka akan mempengaruhi pengambilan keputusan tidakan dengan cepat dan benar, semakin baik tingkat pengetahuan seseorang maka akan semakin bijak dan benar pula dalam pengambilan keputusan dalam tindakan perilaku berkendara. Hasil analisis bivariate penelitian ini sejalan dengan hasil analisis penelitian yang dilakukan oleh Wulandari, dkk tahun 2017, yang dimana menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding* terdapat hubungan antara sikap dan perilaku *safety riding* dan terdapat hubungan antara motivasi dan perilaku *safety riding*.

Distribusi variable umur dalam penelitian adalah sebagian besar responden

memiliki umur  $>24$  tahun (dewasa) sebanyak 85 orang (70,8%), sedangkan kelompok umur  $\leq 24$  tahun (remaja) sebanyak 35 orang (29,2%). Umur merupakan salah satu faktor dalam mempengaruhi perilaku seseorang, usia seseorang yang bertambah dapat membuat perubahan pada aspek fisik psikologis, dan ke jiwaan. Dalam asepek psikologis taraf berfikir seseorang semakin matang dan dewasa. Dengan kata lain seseorang yang memiliki matang atau dewasa akan lebih berhati-hati saat berkendara, sebaliknya seseorang usia muda maka akan lebih besar kemungkinannya untuk berperilaku ugal-ugalan (5).

Semakin dewasa seseorang atau semakin bertambahnya usia maka akan semakin banyak pula pengalaman yang dilalui, pada tabel 5. 4 terkait pengalaman buruk berkendara, mayoritas responden dalam penelitian ini tidak memiliki pengalaman buruk dalam berkendara sebanyak 102 orang (85%). Pengalaman secara umum dapat dapat diartikan sesuatu yang pernah dialami (dijalani, dirasai, ditanggung). Pengalaman juga dapat didefinisikan sebagai pengetahuan dan keterampilan seseorang tentang sesuauatu yang diperoleh lewat keterlibatan atau yang berkaitan erat dengannya selama periode tertentu (9).

Masa kerja adalah lamanya seseorang bekerja disuatu pekerjaan sebagi karyawan

atau pekerja menyumbangkan tenaganya pada perusahaan tertentu. Dan masa kerja memberikan suatu pengalaman kerja, pengetahuan dan keterampilan kerja pada karyawan. Beda halnya dengan umur, semakin dewasa seseorang tidak dapat menentukan lama masa kerja sebagai ojek *online*, dari hasil analisis univariat penelitian ini didapat hasil bahwa mayoritas responden memiliki masa pengalaman kerja hanya 1 tahun sebanyak 40 orang (33,3%), 3 tahun sebanyak 37 orang (25%), masa berkendara dan pengalaman seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, jika pengendara memiliki pengalaman berkendara yang sudah lama maka akan mengendarai sepeda motor dengan aman dan sebaliknya jika pengendara yang baru memiliki pengalaman berkendara maka akan memiliki perilaku berkendara yang tidak aman (3).

### Kesimpulan Dan Saran

Karakteristik responden sebagian besar yang berpendidikan SMA sebanyak 59 orang, berusia dewasa sebanyak 85 orang, memiliki masa kerja 1 tahun 40 orang, tidak memiliki pengalaman kecelakaan sebanyak 102 orang, tidak terpapar informasi keselamatan berkendara sebanyak 111 orang, dan sumber informasi dari Media Elektronik (Televisi/Radio) sebanyak 33 orang. Sebagian besar ojek online di Kota Depok memiliki tingkat pengetahuan keselamatan berkendara yang baik, yaitu sebanyak 107 pengendara (89.2%) dari 120 pengendara. Sebagian besar ojek online di Kota Depok memiliki perilaku keselamatan berkendara yang aman, yaitu sebanyak 61 pengendara (50,8%) dari 120 pengendara. Terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada ojek online di Kota Depok dengan nilai signifikan ( $p$ -value) = 0,000 > 0,05.

Saran yang diberikan peneliti bagi perusahaan ojek *online* adalah memberikan pelatihan keselamatan berkendara yang lebih lengkap secara berkala minimal 1 x setahun untuk seluruh ojek *online*,

memberikan ujian mengenai keselamatan berkendara minimal 2 x setahun agar pengendara ojek *online* tetap mengingat pengetahuan keselamatan berkendara, dan memberikan sanksi apabila pengendara ojek *online* memiliki mendapati melakukan perilaku berkendara tidak aman. Serta saran yang diberikan peneliti bagi pengendara Ojek *Online* agar tetap meningkatkan kembali pengetahuan mengenai keselamatan berkendara dan menerapkan kembali perilaku berkendara secara aman karena ini berkaitan dengan pekerjaan mereka yang dapat berdampak pada keselamatan diri ojek *online* maupun penumpang.

### Daftar Pustaka

1. WHO. Global Status Report on Road Safety 2018. 2018.
2. Damayanti SAS. Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Go-Jek Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Kota Surabaya Slaudiya Anjani Septi Damayant. 1375;0713114330.
3. Departemen Perhubungan Darat. Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia. Departemen Perhubungan Darat. 2008.
4. Prima DW, Kurniawan B, Masyarakat FK, Diponegoro U. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa. 2015;3(April):370–81.
5. Notoatmodjo. Meteorologi Penelitian Kesehatan. In Jakarta: Rhineka Cipta; 2010.
6. Notoatmodjo. Notoadmojo. In: English Language Teaching. Yogyakarta: Gajah Mada University Press; 2014. p. 1–24.
7. Masturoh I, T. Anggita N. Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta: Kemenkes RI; 2018.
8. Wulandari S, Jayanti S, Widjasena B.

Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di Pt. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017  
Septi. J Kesehat Masy. 2017;5(5):346–55.

9. Amalia permatasari. Pada Pelajar Sma Dua Mei Ciputat Timur Tahun 2017. 2017.

