

Pengaruh Pengetahuan *Safety Riding* Bagi Pengemudi Ojek Online Di Kota Malang

Renny Septiari¹⁾, Nelly Budiharti²⁾, Mochammad Rofieq³⁾

^{1),2)} Teknik Industri, Institut Teknologi Nasional Malang

³⁾ Teknik Industri, Universitas Merdeka Malang

Email: rennyseptiari@lecturer.itn.ac.id

Abstrak: *Perilaku safety riding merupakan salah satu cara yang harus diterapkan agar suasana berkendara di jalan raya dapat lebih tertib sehingga rasa aman dan nyaman dapat terwujud. Sehingga upaya untuk mengurangi angka kecelakaan dapat dapat teratasi. Safety riding adalah perilaku berkendara yang aman dan nyaman baik bagi diri sendiri maupun bagi pengendara lain. Keselamatan dan keamanan berkendara bagi pengemudi ojek online menjadi kunci penting selama beraktivitas di jalan raya. Hal ini perlu diperhatikan agar kenyamanan dan keamanan pengemudi dan penumpang dapat lebih terjaga. Berkendara di jalan raya terutama bagi pengendara roda dua memerlukan konsentrasi dan kepatuhan terhadap rambu-rambu lalu lintas agar keteledoran yang menyebabkan kecelakaan dapat dihindarkan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran pengetahuan safety riding para pengemudi ojek online yang berkendara di jalan raya. Adapun pendekatan pada penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif yang bertujuan untuk mengetahui pengetahuan safety riding pengemudi ojek online. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Hasil analisis menunjukkan bahwa mayoritas pengemudi ojek online di kota Malang adalah laki-laki, kisaran berada pada umur 18-26 sebanyak 8 orang atau 40%, dengan pengalaman bekerja antara 1-3 tahun. Dari responden sebanyak 20 orang hampir 45% atau 9 orang mempunyai pengetahuan baik mengenai safety riding yang artinya para pengemudi secara sadar telah mengerti dan paham pentingnya berkendara secara aman di jalan raya.*

Katakunci: *pengetahuan, ojek online, safety riding.*

1. Pendahuluan

Keselamatan dan keamanan merupakan faktor utama yang perlu diperhatikan selama berkendara di jalan raya baik oleh pengguna kendaraan roda empat atau lebih, dan terutama pengguna kendaraan roda dua [1]. Seperti kita ketahui kendaraan roda dua atau sepeda motor merupakan kendaraan primadona bagi masyarakat Indonesia [2]. Walaupun terbilang kurang aman dibandingkan kendaraan roda empat tetapi dari segi waktu dan kemudahan tergolong lebih cepat dan fleksibel [3]. Populasi pengguna kendaraan roda dua atau motor di Indonesia tercatat sekitar 115 juta lebih [4]. Banyaknya populasi pengendara motor salah satunya membawa dampak buruk bagi aspek keselamatan transportasi maupun lingkungan karena polusi udara kian bertambah dan pada akhirnya macet tak dapat dihindari karena volume kendaraan yang kian hari kian bertambah banyak. Dari aspek keselamatan keterlibatan kendaraan bermotor roda dua menjadi penyumbang terbesar tingkat kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2018 dengan jumlah 73,49% [5].

Kepolisian di Indonesia menunjukkan data bahwa setiap jam orang meninggal dunia akibat kecelakaan di jalan berjumlah 3. Beberapa hal yang menjadi sebab besarnya jumlah kecelakaan adalah 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (human error), 9% disebabkan karena faktor kendaraan dan 30% faktor prasarana dan lingkungan. Disini faktor yang berpengaruh dalam keselamatan di jalan raya adalah pengemudi yang berhubungan dengan kemampuan serta karakter masing-masing selama berkendara. Sebagai pengguna kendaraan roda dua keberadaan ojek online hampir ada di setiap sudut jalan raya, hal ini disebabkan karena pekerjaan sebagai pengemudi online menjadi salah satu pilihan mata pencarian terutama di kota-kota besar [6] yang dapat dilakukan di sela-sela waktu. Pekerjaan dengan mengandalkan motor sebagai alat transportasi ini jumlahnya semakin lama semakin meningkat di Indonesia [7]. Pekerjaan tersebut banyak diminati karena selain mudah, juga karena tidak memerlukan keahlian khusus untuk mengerjakannya. Tetapi walaupun tidak memerlukan keahlian khusus pada pekerjaannya ternyata

pengemudi ojek online merupakan salah satu penyumbang kecelakaan yang terjadi jalan raya [8]. Dan faktanya tiap hari ada saja ojek online yang meninggal karena kecelakaan jalan raya .

Selama tahun 2021 angka kecelakaan lalu lintas (laka lantas) di wilayah kota Malang mengalami peningkatan. Tercatat sejak Januari hingga Desember 2021 terdapat 159 laporan kejadian kecelakaan. Angka tersebut naik sebanyak 30% dibandingkan laka lantas yang terjadi di sepanjang tahun 2020. Kanit Laka lantas Satlantas Polresta Malang mengatakan banyaknya kejadian laka lantas di kota Malang sepanjang tahun 2021, diakibatkan dari faktor pengendara kendaraan bermotor sendiri. Faktor yang pertama adalah karena manusia yaitu pengemudi, faktor yang kedua akibat banyaknya pengemudi yang tidak memenuhi peraturan lalu lintas [9]. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui gambaran perilaku pada pengemudi ojek online tentang *safety riding* di Kota Malang yang berkaitan dengan tingginya tingkat kecelakaan yang ditimbulkan akibat kelalaian pengemudi roda dua karena kurangnya perilaku *safety riding*.

2. Hasil dan Pembahasan

2.1. Penelitian Sebelumnya

Pelatihan *safety riding* yang diberikan memberikan dampak positif terhadap pengemudi bermotor dari cedera. Dengan adanya pelatihan ketrampilan dan demonstrasi berkendara serta penyampaian informasi akan pengetahuan, ketrampilan akan potensi bahaya di jalan raya menjadikan para pengemudi lebih berhati-hati dalam berkendara. Dengan menerapkan strategi pelatihan *safety riding* tentunya memberikan manfaat yang besar terhadap para pengemudi akan pentingnya cara berkendara yang aman dan nyaman selama berada di jalan raya [10]. Sepeda motor memiliki manfaat yang besar bagi pengemudi, meskipun sebagian besar menganggap resiko yang ditanggung dapat lebih besar dan rentan terhadap cedera. Adapun ancaman dan hambatan mengenai keselamatan berkendara ditentukan sebanyak 3 indikator, yaitu pengemudi, sepeda motor dan lingkungan. Untuk meningkatkan keselamatan para pengemudi dapat memperbaiki perilaku selama berkendara dengan lebih memperhatikan cara berkendara, pakaian yang dikenakan dan kecepatan saat berkendara di jalan raya [11].

Berdasarkan dari uraian penelitian sebelumnya menyebutkan bahwa bahaya di jalan raya menjadi kecelakaan tertinggi dari tahun ke tahun yang menyebabkan cedera dan kematian. Dan kebanyakan rata-rata kecelakaan tersebut terjadi akibat dari pengemudi (*human error*). Sehingga diperlukan suatu pengetahuan dan perilaku yang benar selama berkendara di jalan raya. Dengan menerapkan strategi pelatihan *safety riding* tentunya memberikan manfaat yang besar terhadap para pengemudi akan pentingnya cara berkendara yang aman dan nyaman selama berada di jalan raya. Disamping pelatihan, usulan untuk membuat prosedur berupa buku pedoman bagaimana berkendara yang benar dan aman (*safety riding*) dapat memberikan gambaran pengetahuan akan perilaku dan tata tertib berkendara selama di jalan raya.

2.2. Metode

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif kuantitatif yang bertujuan untuk mengetahui gambaran pengetahuan *safety riding* pengemudi ojek online. Penelitian ini akan dilaksanakan di Kota Malang Mei-Juni 2022. Populasi terkait pada penelitian ini adalah para pengemudi ojek online yang biasa bekerja di kota Malang dan sekitarnya. Responden dalam penelitian ini berjumlah 20 orang yaitu para pengemudi ojek online. Variabel yang diteliti adalah pengetahuan *safety riding* pada pengemudi ojek online dengan bantuan kuesioner. Data dikumpulkan dengan bantuan kuesioner yang berpedoman pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Indonesia oleh Dirjen Perhubungan Darat tahun 2008 dan dilakukan secara online melalui bantuan googleform. Jumlah pertanyaan untuk kuesioner pengetahuan tentang *safety riding* berjumlah 17 pertanyaan dengan kategori baik, cukup dan kurang. Dikategorikan memiliki pengetahuan *safety riding* baik apabila skor 12-17; berpengetahuan cukup dengan skor 7-11 dan berpengetahuan buruk dengan skor 0-6.

2.3. Hasil Dan Pembahasan

Ojek online adalah transportasi sepeda motor berbasis online dengan menggunakan aplikasi yang bisa diakses lewat handphone. Ojek online berbeda dengan ojek pangkalan terutama dari segi mendapatkan penumpang. Dimana ojek online hanya perlu menerima pesan dari aplikasi yang sudah terinstal dan penumpang yang membutuhkan jasanya pun dapat langsung menemukan pengemudi yang dimaksud. Banyak kemudahan yang didapat dari keberadaan ojek online sehingga otomatis masyarakat banyak terbantu aktivitasnya dengan adanya aplikasi ojek online tersebut.

2.4. Identitas Umum

Tabel 1. Identitas Umum

Identitas	n	%
Jenis Kelamin		
Laki-laki	20	100%
Umur (Tahun)		
18-26	8	40%
27-35	7	35%
36-44	5	25%
Total	20	100%
Lama bekerja		
1-3	10	50%
4-6	7	35%
7-9	3	15%
Total	20	100%

Berdasarkan pada Tabel 1 dapat diketahui bahwa identitas 20 pengendara ojek online menurut jenis kelamin yaitu, 100% mutlak berjenis kelamin laki-laki. Sedangkan berdasarkan identitas umur, pengemudi ojek online paling banyak berada pada kelompok 18-26 tahun sebanyak 8 orang atau 40%. Sedangkan berdasarkan identitas lama bekerja paling banyak berkisar di angka 1-3 tahun sebanyak 10 orang atau 50%. Penjelasan data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa kebanyakan peminat akan pekerjaan ini adalah laki-laki dengan umur berkisar 18-26 tahun yang bisa dikategorikan umur produktif dan juga dikarenakan pekerjaan ini tidak terlalu membutuhkan keahlian khusus dilihat dari prosentase lama bekerja paling tinggi berkisar diangka 1-3 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek online banyak peminat apalagi ditambah kondisi saat ini yang sulit untuk mendapatkan pekerjaan.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Tingkat Pengetahuan Safety Riding

Pengetahuan	n	%
Kurang	4	20%
Cukup	7	35%
Baik	9	45%
Total	20	100%

Dari tabel 2 dapat diketahui mengenai tingkat pengetahuan safety riding pengemudi ojek online berkisar di angka 40% untuk kadar pengetahuan cukup dan baik yaitu masing-masing 7 dan 9 orang.

2.5. Karakteristik Responden Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di kota Malang dengan jumlah responden 20 orang. Pengemudi ojek online yang beroperasi di kota Malang menjadi responden dalam penelitian ini. Berdasarkan dari analisa sebelumnya karakteristik umur responden tertinggi berada pada umur 18-26 tahun sebanyak 8 orang (40%). Aktivitas fisik seseorang sangat dipengaruhi umur dimana kekuatan akan terus sampai batas tertentu dan mencapai puncaknya pada umur 25 tahun, pertambahan umur setelah seseorang mencapai puncak kekuatan fisik yaitu umur 25 tahun dan selanjutnya akan menurun tajam seiring menurunnya kemampuan seperti pendengaran, penglihatan dan kecepatan dalam membedakan sesuatu.

2.6. Pengetahuan *Safety Riding*

Pengetahuan adalah suatu hasil dari mengetahui yang berawal dari proses penginderaan, yakni meliputi penciuman, perasa, penglihatan, pendengaran dan perabaan. Kebanyakan manusia memperoleh pengetahuan melalui kemampuannya mendengar dan melihat [12]. Adapun pengetahuan *safety riding* merupakan wawasan yang harus dimiliki sebelum mengendarai kendaraan yang menekankan pada penguasaan kemampuan, keterampilan pengendalian, mental serta attitude. Dimana pengetahuan *safety riding* seseorang akan semakin baik seiring dengan lama masa berkendara dan pengalaman yang telah dijalani [13].

Pengetahuan *safety riding* akan membiasakan seseorang untuk lebih berhati-hati dan sadar untuk menggunakan kendaraan secara aman. *Safety riding* adalah salah satu jenis perilaku berkendara. Dimana perilaku berkendara terbagi menjadi 2 jenis yaitu perilaku berkendara secara aman (*safety riding*) dan perilaku berkendara secara berbahaya (*dangerous driving*). *Safety riding* adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas [14]. *Dangerous driving* yaitu perilaku pengendara dalam berkendara yang membahayakan atau berpotensi membahayakan pengendara lain, penumpang dan juga penyeberang jalan.

Hasil analisa mengenai pengetahuan pengemudi ojek online menunjukkan rata-rata pengemudi ojek online kota Malang kebanyakan memiliki pengetahuan *safety riding* tingkat cukup dan baik masing sejumlah 7 orang (35%) dan 9 orang (45%), untuk pengetahuan kurang sejumlah 4 orang (20%). Artinya para pengemudi ojek online sebagian besar mengetahui tata cara bagaimana berkendara secara aman dan nyaman. Pengemudi ojek online yang mempunyai pengetahuan kurang dikarenakan rata-rata tidak membawa SIM sehingga hal ini tentu saja dapat mengganggu kelancaran berkendara pengemudi terutama tiba-tiba ada razia yang mengharuskan seorang pengemudi kendaraan membawa SIM.

Kedua dikatakan kurang pengetahuan akan *safety riding* karena penggunaan *handphone* saat mengemudi yang tentunya ini dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara yang lain. Ketiga, kurang pengetahuan akan *safety riding* dikarenakan para mengemudi sering mengebut tanpa memperhatikan rambu-rambu yang telah ditetapkan. Untuk pengemudi dengan pengetahuan *safety riding* cukup, dikarenakan mereka terkadang melakukan kelalaian dari 3 kesalahan yang telah disebutkan sebelumnya seperti tidak membawa SIM, menggunakan *handphone* saat berkendara dan mengebut tanpa memperhatikan rambu-rambu yang telah ada.

Pengemudi ojek online yang mempunyai pengetahuan baik dapat dikatakan paham akan cara berkendara yang benar dan tentunya nyaman baik bagi diri sendiri maupun untuk pengemudi yang lain. Berpengetahuan baik dalam artian mematuhi peraturan lalu lintas dan membawa semua perlengkapan yang menjadi syarat

wajib dalam berkendara seperti SIM dan STNK. Tidak menggunakan *handphone* selama mengemudi dan berkendara dengan hati-hati dengan memperhatikan kondisi dan situasi jalan raya serta mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

3. Kesimpulan

Dari analisis pembahasan yang telah dilakukan diketahui pengetahuan *safety riding* pada pengemudi ojek online yang beroperasi di Kota Malang, memberikan hasil bahwa pengemudi yang memiliki pengetahuan baik berjumlah 9 orang (45%). Yang artinya dari responden sejumlah 20 orang hampir separuhnya memiliki pengetahuan yang baik akan pengetahuan *safety riding* sehingga dapat disimpulkan para pengemudi tersebut telah mengerti dan paham bagaimana cara mengemudi yang aman selama berkendara di jalan raya.

Daftar Pustaka

- [1]. Nova Mega Muryatma, 2017. *Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara*. Jurnal Promkes Vol. 5 No. 2 Desember 155 – 166.
- [2]. Catur Wuri Wijayanti, 2017. *Citra Mahasiswa Menggunakan Kendaraan: Studi Fenomenologi Mahasiswa UNS dalam Membangun Citra Menggunakan Kendaraan Sepeda Motor*. Jurnal Analisa Sosiologi Oktober, 6(2): 91-106.
- [3]. Alvita Seda, Dwina Rosa Allamanda, Jimmy Chandra, Melina, 2019. *Analisis Kualitatif Kebutuhan Transportasi Desa (Kasus: Desa Pulosari, Sukabumi, Jawa Barat)*. Indonesia Business Review, Vol.02, No. 1.
- [4]. <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/jumlah-kendaraan-bermotor.html>. *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit), 2018-2020*
- [5]. Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kepolisian Republik Indonesia (Polri), 2022. *Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia (2017-2021)*, 23 Maret.
- [6]. Ibrahim Pinondang Dalimunthe, Nofryanti, 2020. *Perspektif Masyarakat Pengguna Jalan Atas Ojek Online: Sudut Pandang Kemacetan*. Media Ekonomi, Januari, Vol.20 No.1, 16-25. ISSN:2579-1148 (online).
- [7]. Ayu Aziah, Popon Rabia Adawia, 2018. *Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)*. Cakrawala-Jurnal Humaniora, Vol 18 No. 2 September. E-ISSN: 2579-3314
- [8]. Martika Dini Syaputri, Dian Ety Mayasari, 2021. *Peningkatan Kesadaran Keselamatan Berkendara Bagi Pengemudi Ojek Online di Surabaya*. J-Abdimas STKIP PGRI Tulungagung, Vol.9 No.2.
- [9]. Budi Hartanto Susilo, Firman, 2009. *Perbandingan Jumlah Kecelakaan Lalulintas Jalan Antar Instansi Terkait Di Indonesia*. Jurnal Teknik Sipil Volume 5 Nomor 1, April: 1-92.
- [10]. Patarawan Woratanarat, Atiporn Ingsathit, Pornthip Chatchaipan, Paibul Suriyawongpaisal, 2013. *Safety riding program and motorcycle-related injuries in Thailand*. Accident Analysis & Prevention, Volume 58, September, Pages 115-121.
- [11]. Jean C. Simpson, Suzanne Wilson, Nandika Currey, 2015. *Motorcyclists' Perceptions and Experiences of Riding and Risk and Their Advice for Safety*. Traffic Injury Prevention, Volume 16, Issue 2, Pages 159-167.
- [12]. A. Wawan dan Dewi, 2010. *Teori dan Pengukuran Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Manusia*. Yogyakarta : Nuha Medika.
- [13]. Rifki Hidayat dan Rahmatsyam Lakoro, 2012. *Perancangan Buku Visual Safety Riding untuk Remaja Usia 16 – 18 Tahun sebagai Panduan Keselamatan oleh Honda*. Jurnal Sains dan Seni ITS.
- [14]. Andi Sumiyanto, Eni Mahawati, Eko Hartini, 2014. *Pengaruh Sikap Individu Dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada Remaja (Studi Kasus Siswa Sma Negeri 1 Semarang)*. Jurnal Kesehatan Masyarakat Vol.13 No.2.