

### Hubungan Perilaku *Safety Riding* Pengendara Ojek Online Dengan Kejadian Kecelakaan Lalulintas Di Kota Manado

Bryanza Amak, Nancy S. H. Malonda, Paul A.T. Kawatu

Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi

Email: bryanzaamak17@gmail.com

---

#### Abstract

**Background:** Traffic accident is an event on the highway unexpected and unintentional involving vehicles with or without other road users which resulted in human casualties or property losses. The factors that cause accidents, human factor, vehicle, and environment. Factors highest cause of accidents is the human factor (human error). Behavioral safety riding is a safe state while driving, safety riding or safe driving behavior has a definition that varies is how rider motorcycles can drive safely, follow the rules and regulations in force with the aim of ensuring the safety of motorists and other road users. The research aims to determine the correlation between safety riding with traffic accident. **Method:** This research used analytic survey with cross sectional study. Place of research in Manguni Rider Online Communities and Community The Team rider motorcycle exhaust line in the city of Manado, in the month of September to December 2019. The sample in this study amounted to 80 people. Research variables are independent variables: behavioral safety riding and the dependent variable: the incidence of traffic accidents. The instrument of this research using questionnaires measuring instrument to conduct safety riding questionnaires and interviews to the incidence of traffic accidents. Data analysis included univariate and bivariate analysis using chi-square test 5% ( $\alpha = 0,05$ ) in SPSS. **Result:** The results of the study behavioral relationships online motorcycle rider safety riding with the incidence of traffic accidents was obtained  $p$  value = 0,478 and  $or = 1.400$ . Thus there is no relationship of Conduct Safety Riding Online Motorcycle taxi riders with occurrence of Traffic Accident In the city of Manado. **Conclusion:** the conclusion of this research has no correlation between safety riding with traffic accident in Manado.

**Keywords:** Safety riding, traffic accident, rider online

---

#### PENDAHULUAN

Menurut *World Health Organization*, secara tegas bahwa penyebab kematian akibat kecelakaan lalulintas jalan raya akan semakin mengkhawatirkan. Hal ini dapat dilihat dari hasil prediksi bahwa tahun 1990 kecelakaan lalulintas jalan raya, yang menempati urutan kesembilan, akan berubah secara dramatis menjadi urutan ketiga pada tahun 2020 (WHO dalam Hariyanto, 2010)

Data Badan Pusat Statistik (BPS) menyebutkan bahwa selama kurun waktu 2013-2017 jumlah kecelakaan lalulintas mengalami kenaikan rata-rata 0,77% setiap tahun

yaitu 100.106 kasus kecelakaan pada tahun 2013, 95.906 kasus kecelakaan pada tahun 2014, 98.970 kasus kecelakaan pada tahun 2015, 106.644 kasus kecelakaan pada tahun 2016, dan 103.228 kasus kecelakaan pada tahun 2017. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan yaitu masing-masing 3,72% dan 2,08%. Namun, nilai kerugian materi akibat kecelakaan mengalami penurunan rata-rata 4,21% setiap tahun. Korp lalulintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas POLRI) mencatat jumlah kecelakaan sepanjang tahun 2017 sebanyak 103.228 kejadian dengan korban meninggal 30.568 jiwa

Proporsi kematian kecelakaan menurut propinsi dari tahun 2010-2014 menunjukkan jumlah propinsi dengan propinsi kematian di atas 50 persen bertambah banyak. Hal ini menunjukkan tingkat fatalitas karena kecelakaan semakin tinggi di propinsi dengan penduduk padat dan banyak kendaraan (Sarimawar dkk, 2016). Satlantas Polresta Manado mencatat dari bulan januari-agustus 2017 telah terjadi kecelakaan lalulintas dengan total 344 dan untuk kecelakaan lalulintas pada sepeda motor sebanyak 240 di Kota Manado sedangkan tahun 2018 dari bulan januari-juni telah terjadi kecelakaan lalulintas dengan total 360 dan untuk kecelakaan lalulintas pada sepeda motor sebanyak 302 di Kota Manado.

Pada tahun 2019 Satlantas Polresta Manado mencatat dari bulan januari – agustus 2019 telah terjadi kecelakaan lalulintas dengan total 668 dan untuk kecelakaan lalulintas pada sepeda motor dari bulan januari – juli 2019 sebanyak 565 di Kota Manado. Dilihat dari jumlah kecelakaan lalulintas tersebut untuk kendaraan sepeda motor menjadi salah satu kendaraan dengan jumlah kecelakaan terbesar di Kota Manado. Akibat ratusan kecelakaan lalulintas tersebut, sebanyak 34 orang meninggal dunia sepanjang bulan januari – juli 2019.

Keselamatan berkendara atau juga bisa dikenal dengan istilah *safety riding* merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalulintas. Sasaran program *safety riding* adalah : melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein, dan lampu rem (kelengkapan kendaraan). Menggunakan helm standart dan memastikan klakson berbunyi (kelengkapan keselamatan). Menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua. Menggunakan lajur kiri bagi penumpang (MPU) dan kendaraan roda dua. (Puspitasari & Hendrati, 2013)

Terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab kecelakaan, faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan. Faktor manusia yaitu kondisi pengemudi, dan usia pengemudi. Faktor kendaraan yaitu rem, kelebihan muatan (*over load*), desain kendaraan, dan sistem lampu. Sedangkan untuk faktor lingkungan yaitu lokasi atau letak jalan, iklim, dan volume lalulintas (Sugiyanto & Malkhamah, 2008)

Perkembangan sistem transportasi di Indonesia seiring waktu telah mengalami kemajuan yang signifikan dari beberapa tahun belakangan ini, yaitu adanya transportasi udara, darat, sungai dan laut. Perkembangan teknologi komunikasi yang cukup cepat menjadikan perubahan sosial terhadap masyarakat. Banyaknya bisnis yang mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi komunikasi, seperti munculnya penyedia layanan jasa transportasi ojek *online*

Pengendara ojek *online* dalam bekerja menggunakan *handphone* dengan cara melihat aplikasi untuk mendapatkan penumpang atau pesanan, terkadang konsentrasi pengendara terganggu untuk melihat *handphone* atau untuk melihat jalan padahal ojek *online* tersebut dalam posisi berkendara di jalan khususnya jalan raya. Situasi tersebut sangat beresiko terjadinya kecelakaan, apalagi terkadang lebih bahayanya pada saat pengendara membawa penumpang. Penumpang ojek *online* juga tidak menggunakan *helm* dengan alasan, tidak nyaman saat menggunakan *helm* dikarenakan ukuran yang terlalu kecil atau besar, lokasi tujuan penumpang dekat dan terkadang juga penumpang berpikir bahwa karena di jalan tidak ada polisi.

Berdasarkan hasil peneliti sebelumnya yang dilakukan oleh Dina Lusiana Setyowati dkk tahun 2018 bahwa terdapat hubungan antara Faktor Penyebab Kecelakaan LaluLintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda. Dan untuk penelitian lain yang dilakukan oleh Marsaid dkk tahun 2013 bahwa tidak terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalulintas pada Kejadian Kecelakaan LaluLintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui hubungan perilaku *safety riding* pengendara ojek *online* dengan kejadian kecelakaan lalulintas di kota Manado.

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional* (studi potong lintang). Tempat Penelitian ini akan dilakukan pada Pengendara Ojek *Online* yaitu Komunitas *Manguni Rider Online* di Kota Manado dan penelitian akan dilaksanakan pada bulan Oktober-November 2019. Populasi dari penelitian ini adalah semua pengendara ojek *online* yang tergabung dalam komunitas manguni *rider online* di Kota Manado sebanyak 80 pengendara ojek *online*. Sampel dalam penelitian ini yaitu total populasi dan memenuhi kriteria dalam penelitian yaitu : Pengendara ojek *online* yang beroperasi di wilayah Kota Manado, Pengendara ojek *online* yang memiliki SIM ( Surat Izin Mengemudi ), Pengendara ojek *online* yang memiliki atribut yang berlogo atau atas nama masing-masing perusahaan, Pengendara ojek *online* yang memiliki identitas yang sesuai antara KTP ( Kartu Tanda Penduduk ) dengan yang ada di aplikasi pada *handphone*, bersedia untuk diwawancarai, Pengendara ojek *online* yang terdaftar di komunitas manguni *rider online*.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Karakteristik Responden**

Berdasarkan hasil penelitian melalui distribusi umur menunjukkan bahwa kelompok umur terbanyak berada pada golongan umur 26-30 tahun dengan jumlah 48 responden dan yang paling sedikit terdapat pada golongan umur di atas 21-25 dan 36-40 tahun dengan jumlah responden masing-masing 6 orang. Penelitian lain yang dilakukan O. Dumanauw (2018) dengan hasil karakteristik 100 pengendara ojek online menurut jenis kelamin yaitu, paling banyak berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah 100 pengendara ojek online.

Berdasarkan karakteristik umur pengendara ojek online paling banyak berada pada kelompok 18-26 tahun, pendidikan pengendara ojek online paling banyak berpendidikan SMA dengan jumlah 75 pengendara, diikuti Perguruan Tinggi dengan berjumlah 18 pengendara, SMP berjumlah 3 pengendara dan SD berjumlah 4 pengendara. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Nova Mega Muryatmatidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar kelas 2 SMK PGRI 4 Surabaya dengan hasil nilai kemaknaan yaitu 0,05. Responden dalam penelitian ini adalah Pengendara Ojek *Online* di Kota Manado dalam hal ini yang ada dalam komunitas *Manguni Rider Online* dengan jumlah responden 80 dengan instrumen pengumpulan data menggunakan kuesioner dan dilaksanakan melalui metode wawancara. Adapun karakteristik responden dalam penelitian ini dilihat dari distribusi umur, distribusi jenis kelamin, distribusi pendidikan terakhir. Responden termuda dari penelitian ini berada pada umur 25 tahun, sedangkan yang tertua berada pada umur 40 tahun.

Menurut Kotler dan Keller (2016) menyebutkan bahwa, konsumsi dan selera seseorang itu dibentuk oleh usia dari orang tersebut. Supriyanto dan Ernawaty (2010) juga menyebutkan bahwa kebutuhan, keinginan, dan harapan dari seseorang dipengaruhi oleh faktor umur.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Perilaku *Safety Riding* Pengendara Ojek Online

Perilaku <i>Safety Riding</i>	N	%
Baik	53	66,3
Kurang Baik	27	33,8
Total	80	100

Tabel 1. menunjukkan bahwa dari total keseluruhan responden dalam penelitian ini yang berjumlah 80 responden dan dapat diketahui bahwa responden tentang perilaku *safety riding* pengendara ojek *online* yaitu sebanyak 53 responden dengan persentase 66,3% berada pada katagori baik sedangkan 27 responden dengan persentase 33,8% berada dalam katagori yang kurang baik.

Pengetahuan *Safety Riding* Pengetahuan pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Manado diperoleh hasil bahwa sebagian responden mempunyai pengetahuan kurang baik dengan persentase (36,8%) berjumlah 29 orang sedangkan responden yang mempunyai pengetahuan baik dengan persentase (63,8%) yaitu berjumlah 51 orang. Pengendara ojek *online* yang mempunyai pengetahuan kurang baik dikarenakan sebagian pengendara ojek *online* tidak mengetahui bahwa mentaati peraturan lalulintas itu hanya ketika sedang ada polisi yang bertugas bila ketika polisi tidak berada dijalan para pengendara ojek *online* sebagian akan melanggar peraturan lalulintas misalnya larangan penggunaan *handphone* selama mengendarai sepeda motor, selain itu sebagian pengendara ojek *online* mengetahui bahwa service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor padahal itu sangat beresiko misalnya jika pengendara ojek *online* sedang berkendara lalu mengalami kerusakan pada bagian motor yang mengakibatkan sepeda motor tiba-tiba mati dan bisa mengalami kecelakaan lalulintas. Untuk pengendara ojek *online* yang mempunyai pengetahuan baik dengan presentase (63,8%) karena banyak pengendara yang memiliki tingkat pendidikan formal SMA dan ada yang tingkat pendidikan perguruan tinggi. Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil ingin tahu seseorang terhadap objek, melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga dan sebagainya).

Dengan sendirinya, pada waktu penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*overt behavior*). Dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku yang didasarkan oleh pengetahuan akan lebih langgeng dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan (Notoatmodjo, 2012).

Sikap *Safety Riding* Sikap pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Manado diperoleh hasil bahwa sebagian responden mempunyai sikap kurang baik dengan persentase (26,3%) berjumlah 21 orang sedangkan responden yang mempunyai sikap baik dengan persentase (73,8%) yaitu berjumlah 59 orang. Hasil diatas menunjukkan pada pengendara ojek *online* sebagian yang memiliki sikap kurang baik, dikarenakan ada pengendara ojek *online* yang berkendara dengan tidak menyalakan lampu utama pada siang hari dan menggunakan ban motor yang sudah gundul, jika pengendara ojek *online* masih mempertahankan sikap seperti itu akan memiliki resiko tinggi terjadinya kecelakaan. Pada pengendara ojek *online* memiliki sikap positif, para pengendara mempunyai sikap positif diantaranya karena selalu mematuhi rambu lalulintas, kecepatan berkendara yang sesuai dengan ketentuan, rem motor yang berfungsi baik, menggunakan ban motor yang tidak gundul, dan selalu membawa SIM dan STNK. Para pengendara ojek *online* juga sebelum menjadi mitra perusahaan pengendara ojek *online* sudah diberikan pembekalan tentang *safety riding*. Sikap

merupakan reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap tidak dapat langsung dilihat, tetapi hanya ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap adalah kecenderungan bertindak dari individu, berupa respon tertutup terhadap stimulus ataupun objek tertentu. Jadi sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek (Sunaryo, 2004). Tindakan Safety Riding Tindakan pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Manado diperoleh hasil bahwa sebagian responden mempunyai pengetahuan kurang baik dengan persentase (32,5%) berjumlah 26 orang sedangkan responden yang mempunyai pengetahuan baik dengan persentase (67,5%) yaitu berjumlah 54 orang.

Pengendara ojek *online* yang mempunyai tindakan kurang baik dikarenakan sebagian pengendara ojek *online* tidak selalu mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan dan sering menggunakan *handphone* saat mengemudikan sepeda motor mengetahui bahwa mentaati peraturan lalu lintas itu hanya ketika sedang ada polisi yang bertugas bila ketika polisi tidak berada di jalan para pengendara ojek *online* sebagian akan melanggar peraturan lalu lintas misalnya larangan penggunaan *handphone* selama mengendarai sepeda motor dan bisa mengalami kecelakaan lalu lintas. Untuk pengendara ojek *online* yang mempunyai pengetahuan baik dengan persentase (67,5%) karena banyak pengendara yang memiliki tingkat pendidikan formal SMA dan ada yang tingkat pendidikan perguruan tinggi.

### **Gambaran Umum Kejadian Kecelakaan LaluLintas Pengendara Ojek Online**

Kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek online yang beroperasi di Manado diperoleh hasil bahwa sebagian responden pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas (ya) yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan persentase (50%) berjumlah 40 orang sedangkan responden yang (tidak) yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan persentase (50%) yaitu berjumlah 40 orang.

Pengendara ojek online yang pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas dikarenakan sebagian pengendara ojek online mentaati peraturan lalu lintas itu hanya ketika sedang ada polisi yang bertugas bila ketika polisi tidak berada di jalan para pengendara ojek online sebagian akan melanggar peraturan lalu lintas misalnya larangan penggunaan *handphone* selama mengendarai sepeda motor, selain itu sebagian pengendara ojek online mengetahui bahwa service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor padahal itu sangat beresiko misalnya jika pengendara ojek online sedang berkendara lalu mengalami kerusakan pada bagian motor yang mengakibatkan sepeda motor tiba-tiba mati dan bisa mengalami kecelakaan lalu lintas.

Untuk pengendara ojek online yang tidak pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas dikarenakan banyak pengendara yang memiliki tingkat pendidikan formal SMA dan ada yang tingkat pendidikan perguruan tinggi. Kecelakaan dapat didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang jarang dan tidak tentu kapan terjadi dan bersifat multi faktor yang selalu didahului oleh situasi dimana seorang atau lebih pemakai jalan telah gagal mengatasi lingkungan mereka. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak, dari dua aspek yaitu lokasi dan waktu (DLLAJ, 1997).

### **Hubungan Perilaku *Safety Riding* Pengendara Ojek Online Dengan Kejadian Kecelakaan LaluLintas Di Kota Manado**

Hubungan perilaku *safety riding* pengendara ojek *online* dengan kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 53 responden memiliki perilaku *safety riding* yang baik dan 40 responden yang tidak pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas.

Dari hasil penelitian ada beberapa responden yang memiliki perilaku *safety riding* kurang baik dan pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu 27 responden

memiliki perilaku kurang baik dan 40 responden pernah mengalami kejadian kecelakaan lalulintas. Dengan hasil uji korelasi perilaku *safety riding* dengan kejadian kecelakaan lalulintas diperoleh p value = 0,478 atau p value  $>\alpha$  ( $\alpha = 0,05$ ), sehingga  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak atau tidak terdapat hubungan perilaku *safety riding* dengan kejadian kecelakaan lalulintas pada pengendara ojek *online*.

Hasil analisis diperoleh nilai OR 1.400 artinya apabila Perilaku *Safety Riding* baik memiliki peluang 1.400 kali lebih besar kejadian kecelakaan lalulintas ya dibanding dengan perilaku *safety riding* kurang baik dengan kejadian kecelakaan lalulintas tidak.

Perilaku merupakan sebuah tindakan atau aktivitas dari manusia yang memiliki arti sangat luas selain berbicara, berjalan, menangis, tertawa dan sebagainya. Perilaku merupakan aktivitas dari makhluk hidup yang dapat diamati langsung maupun diamati oleh pihak luar (Notoadmodjo, 2007).

*Safety riding* adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya (Berlianto, 2007).

## **PENUTUP**

Kesimpulan penelitian ini yaitu tidak ada hubungan perilaku *Safety Riding* pengendara ojek *online* dengan kejadian kecelakaan lalulintas di kota Manado. Berdasarkan hasil kesimpulan ini maka perilaku *safety riding* harus tetap dijaga agar bisa menekan kejadian kecelakaan lalu lintas.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Anonim. 2019. *Data Kecelakaan Lalu lintas Januari-Juni 2019 Kota Manado*. Manado: Satlantas Polresta Manado.
- Badan Pusat Statistik. (2017). *Statistik Transportasi Tahun 2017*. Jakarta.
- Berlianto, A. 2007. *Safety Riding Community*. <http://saft7.com>. Diakses 30 Agustus 2018.
- Dina Lusiana Setyowati dkk, 2018. Faktor penyebab kecelakaan lalulintas pada siswa sekolah menengah atas di Kota Samarinda. diakses 10 September 2019.
- Dirjen Hubungan Darat DLLAJ, 1997, *Proyek Penegakan Hukum Keselamatan Lalulintas Jalan Serta Berat Dan Ukuran Kendaraan Kertas Kerja No.28 Buku Pedoman Pelatihan Untuk Unit-unit Kecelakaan*, Jakarta.
- Dumanauw, O. 2018. *Jurnal. Studi Perilaku Pada Pengendara Ojek Online Tentang Safety Riding Di Kota Manado*. *Jurnal Kesmas* Volume 7 No 5. diakses 10 September 2019.
- Hariyanto, Novan Hendra. 2010. *Analisis factor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara aman menggunakan sepeda motor pada pelajar SMAN 1 Kota Bekasi tahun 2010*. Skripsi, FKM UI. Depok.
- Kotler, P. dan Keller, L. 2016. *Manajemen Pemasaran*. Jakarta: Prenhalindo.
- Notoatmodjo, S. 2007. *Kesehatan Masyarakat Ilmu dan Seni*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. 2012. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Puspitasari, A. D. & Hendrati, L. Y., 2013. Hubungan Antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, I(2), pp. 192-200. diakses 10 September 2019.
- Saimawar dkk, 2016. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2010-2014. *Jurnal Ekologi Kesehatan* Vol. 15, No 1, Juni 2016: 30-42. (<http://ejournal.litbang.depkes.go.id/index.php/jek/article/view/44364287>, diakses 10 September 2019).

- Sugiyanto, G. & Malkhamah S. (2008). *Kajian Biaya Kemacetan, Biaya Polusi dan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*. Simposium Internasional XI Forum Studi Transportasi antarPerguruan Tinggi (FSTPT). Semarang: Universitas Diponegoro. diakses 10 September 2019.
- Sunaryo. 2004. *Psikologi Untuk Keperawatan*. Jakarta : EGC.
- Supriyanto dan Ernawaty. 2010. *Pemasaran Industri Jasa Kesehatan*. Yogyakarta : ANDI. diakses 10 September 2019.