

## HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN, TINGKAT PENDIDIKAN DAN MASA BERKENDARA DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA TUKANG OJEK DI KECAMATAN LANGOWAN UTARA KABUPATEN MINAHASA

Sinta E. Manopo\*, Grace D. Kandou\*, Lery F. Suoth\*

\* Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Sam Ratulangi Manado

### ABSTRAK

*Safety Riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu kondisi aman dalam berkendara sepeda motor. Pekerjaan tukang ojek banyak dilakukan oleh masyarakat Kecamatan Langowan Utara. Berdasarkan observasi awal dilihat kebanyakan tukang ojek berkendara dengan tidak aman karena tidak menggunakan alat pelindung diri secara lengkap saat berkendara dan pada saat di wawancarai ada tukang ojek yang sudah pernah mengalami kecelakaan lalulintas dalam berkendara sepeda motor. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan, tingkat pendidikan dan masa berkendara dengan perilaku safety riding pada tukang ojek di kecamatan langowan utara kabupaten minahasa. Metode penelitian menggunakan penelitian survei analitik dengan pendekatan cross sectional dengan jumlah sampel sebanyak 101 tukang ojek, untuk pengetahuan, tingkat pendidikan, masa berkendara dan perilaku safety riding diperoleh menggunakan kuesioner melalui wawancara, dengan diuji menggunakan uji korelasi spearman rank dengan CI 95% dan  $\alpha = 0,05$ . Berdasarkan penelitian ini dapat disimpulkan bahwa perilaku safety riding berhubungan dengan pengetahuan ( $p = 0,002$ ), berhubungan dengan tingkat pendidikan ( $p = 0,002$ ), dan berhubungan dengan masa berkendara ( $p = 0,000$ ).*

**Kata Kunci:** Perilaku safety riding, pengetahuan, tingkat pendidikan, masa berkendara.

### ABSTRACT

*Safety Riding is an effort carried out of minimizing the level of danger and maximizing safety driving in order to create a safe condition in motorcycle driving. Work of many motorcycle drivers is carried out by the people of North Langowan District. Based on preliminary observations, most motorcycle taxi drivers were driving unsafe because they did not use personal protective fully equipment while driving, and when interviewed there were motorcycle drivers who had experienced traffic accidents in motorbike driving. The aim of this study was to find out the relationship between knowledge, education level and driving period with safety riding behavior in motorcycle drivers in the sub-districts langowan north of Minahasa district. This research method used analytical survey research with cross sectional approach with a total sample of 101 motorcycle taxi drivers, for knowledge, education level, driving period and safety riding behavior obtained using questionnaires through interviews, tested using spearman rank correlation test with 95% CI and  $\alpha = 0.05$ . Based on this study it can be concluded that the safety riding behavior is related to knowledge ( $p = 0.002$ ), is related to the level of education ( $p = 0.002$ ), and is related to the driving period ( $p = 0.000$ ).*

**Keywords:** Behavior of safety riding, knowledge, education level, driving period.

### PENDAHULUAN

Kesehatan dan keselamatan kerja merupakan suatu aspek tenaga kerja yang diatur dalam Undang-undang No. 13 tahun

2003. Yaitu untuk pengendalian keselamatan dan kesehatan kerja, dengan tujuan agar tenaga kerja memiliki ketahanan fisik, daya kerja dan tingkat

kesehatan yang tinggi. Disamping itu kesehatan dan keselamatan kerja adalah untuk memberi kenyamanan pada saat melakukan pekerjaan (Sucipto, 2014).

*Safety Riding* berarti berkendara sepeda motor dengan aman, sesuai aturan. Pokok utama dari *safety riding* adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan yang lain. Pengendara takut bahwa jalan raya adalah sebuah fasilitas umum yang digunakan bersama-sama sehingga mengetahui bahwa suatu kecerobohan dapat menyebabkan orang lain celaka (Kusmagi, 2010).

Dalam *Global Status Report on Road Safety* disebutkan bahwa setiap tahun, di seluruh dunia, lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat. Dari jumlah ini, 90% terjadi di negara berkembang dimana jumlah kendaraannya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Di negara berkembang kecelakaan lalu lintas termasuk lima besar penyebab utama kematian di dunia. Bahkan, setiap hari di Indonesia, 70 sampai 71 orang atau dua sampai tiga orang setiap jam tidak kembali ke rumah karena meninggal dalam kecelakaan lalu lintas (Profil Ditjen Perhubungan Darat, 2013). Data dari Satlantas Polresta Manado, lebih dari tiga

kasus kecelakaan lalu lintas (lakalantas) terjadi setiap bulan di Manado sepanjang tahun 2017. Sebanyak 70% kecelakaan tersebut menimpa pengguna sepeda motor. Dari jumlah tersebut, sebanyak 54 orang meninggal dunia di jalan raya (Satlantas Polresta Manado, 2017).

Beberapa penelitian menunjukkan faktor yang banyak menimbulkan kecelakaan yaitu berasal dari aspek perilaku pekerja yang berbahaya *Unsafe Action*. Dan hasil penelitian menyatakan bahwa 80%-85% kecelakaan terjadi disebabkan oleh perilaku manusia yang tidak aman (Kemenkes, 2004).

Pekerjaan tukang ojek banyak dilakukan oleh masyarakat Kecamatan Langowan Utara, dengan banyaknya pekerja tukang ojek sehingga di Kecamatan Langowan Utara terdapat 3 Pangkalan Ojek yang terletak di 3 desa yang pekerjanya terdiri dari masyarakat yang berdomisili di Kecamatan Langowan Utara. Berdasarkan observasi awal dilihat kebanyakan tukang ojek berkendara dengan tidak aman dapat dilihat dari mereka yang tidak menggunakan alat pelindung diri secara lengkap saat berkendara dan pada saat di wawancarai ada tukang ojek yang sudah pernah mengalami kecelakaan lalulintas dalam berkendara sepeda motor.

Berdasarkan penjelasan dan observasi tersebut, maka penulis termotivasi untuk mengkaji dan membahas secara mendalam tentang topik yang berjudul Hubungan Antara Pengetahuan, Tingkat Pendidikan, dan Masa Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara.

#### METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional* (potong lintang). Adapun tempat dan waktu penelitian adalah di Kecamatan Langowan Utara Provinsi Sulawesi Utara pada bulan Oktober - November 2018. Populasi dalam penelitian ini adalah semua tukang ojek yang terdaftar dalam organisasi di tiga pangkalan yang ada di Kecamatan Langowan Utara Kabupaten Minahasa. Sementara sampel dalam penelitian ini berjumlah 101 tukang ojek. Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengukuran menggunakan kuesioner. Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan aplikasi komputer. Data yang telah diolah selanjutnya dianalisis dengan menggunakan uji *spearman rank* dengan  $\alpha = 0.05$ , untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dan terikat.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Karakteristik responden Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara.

Tabel 1. Distribusi Responden Berdasarkan Umur

Umur	n	%
17 – 25	17	16,8
26 – 35	23	22,8
36 – 45	27	26,7
46 – 55	20	19,8
56 – 65	14	13,9
Total	101	100

Tabel 1 menunjukkan bahwa yang menjadi responden terbanyak adalah kelompok umur 36 tahun – 45 tahun sebanyak 27 (26,7%) responden dan paling sedikit berada dalam kelompok umur 56 Tahun – 65 Tahun masing-masing sebanyak 14 (13,9%).

### Perilaku *Safety Riding* Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara.

Tabel 2. Distribusi Responden dalam Perilaku *Safety Riding*

Perilaku <i>Safety Riding</i>	n	%
Aman	12	11,9
Cukup Aman	37	36,6
Tidak aman	52	51,5
Total	101	100

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa paling banyak responden yang berperilaku *safety riding* tidak aman sebanyak 52 responden (51,5%) dan

paling sedikit responden yang berperilaku *safety riding* aman sebanyak 12 responden (11,9%).

**Pengetahuan *Safety Riding* Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara.**

Tabel 3. Distribusi Responden Pengetahuan *Safety Riding*

Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	n	%
Baik	42	41,6
Cukup	15	14,8
Kurang	44	43,6
Total	101	100

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa paling banyak responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* kurang sebanyak 44 responden (43,6%) dan paling sedikit responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* cukup aman sebanyak 15 responden (14,8%).

**Tingkat Pendidikan Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara.**

Tabel 4. Distribusi Pengetahuan Responden tentang *Safety Riding*

Tingkat Pendidikan	n	%
Tinggi (D3, S1/Sederajat)	14	13,9
Menengah (SMA)	38	37,6
Rendah (SD-SMP)	49	48,5
Total	101	100

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa paling banyak pengendara ojek yang memiliki pendidikan menengah sebanyak 38 responden (37,6%) dan paling sedikit pengendara ojek yang memiliki pendidikan tinggi sebanyak 14 responden (23,9%).

**Masa Berkendara Kendaraan Bermotor Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara.**

Tabel 5. Distribusi Responden berdasarkan Tingkat Pendidikan

Masa Berkendara	n	%
Lama (> 7 Tahun)	33	32,7
Sedang (3-7 Tahun)	48	47,5
Baru (0-2 Tahun)	20	19,8
Total	101	100

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa paling banyak pengendara ojek yang memiliki masa berkendara sedang atau belum lama sebanyak 48 responden (47,5%) dan paling sedikit pengendara

ojek yang memiliki masa berkendara baru sebanyak 20 responden (19,8%)

### Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabel 6. Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*

Pengetahuan	Perilaku <i>Safety Riding</i>								r	p value
	Aman		Cukup Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	N	%	n	%		
Baik	6	5,9	23	22,8	13	12,9	42	41,6	0,304	0,002
Cukup	3	3,0	2	2,0	10	9,9	15	14,9		
Kurang	3	3,0	12	11,9	29	28,7	44	43,6		
Total	12	11,9	37	36,6	52	51,5	101	100		

Pada tabel 6 menunjukkan hasil uji korelasi *Spearman* pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Dalam tabel tersebut dapat diketahui bahwa paling banyak responden memiliki pengetahuan yang kurang dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman. Dari hasil uji yang telah dilakukan, terlihat nilai *p value* (0,002) lebih kecil dari (0,05), dengan demikian hasil tersebut menunjukkan terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Nilai *r* atau kekuatan hubungan pada korelasi cukup dengan nilai (0,304), dan arah hubungan dengan nilai positif atau menunjukkan korelasi yang searah. Dengan demikian hipotesis  $H_1$  diterima yaitu terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pekerja tukang ojek di Kecamatan Langowan Utara. Hal tersebut menunjukkan bahwa para pekerja

tukang ojek banyak yang memiliki pengetahuan *safety riding* yang kurang. Banyaknya responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* yang kurang dikarenakan pada penelitian tentang tingkat pendidikan diketahui kebanyakan tukang ojek ada pada tingkat pendidikan rendah yaitu pada kategori SD-SMP dan kebanyakan para pekerja tukang ojek kurang mendapatkan informasi tentang bagaimana cara berkendara sepeda motor yang baik, benar dan aman untuk keselamatan diri maupun penumpang, sehingga dengan kurangnya pengetahuan menyebabkan perilaku *safety riding* pada tukang ojek menjadi tidak aman dalam berkendara dan untuk pengendara ojek yang sudah memiliki pengetahuan yang baik namun perilaku *safety riding* termasuk dalam kategori tidak aman dikarenakan kurangnya kesadaran dari

para tukang ojek akan pentingnya perilaku *safety riding* dan juga dikarenakan kurangnya pantauan dari pihak pemerintah atau aparat penegak hukum didalamnya polisi lalu lintas akan penggunaan APD dan tertib berlalu lintas sehingga banyak tukang ojek menganggap hal tersebut bukan merupakan suatu kewajiban yang menyebabkan perilaku *safety riding* dari tukang ojek menjadi tidak aman.

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang

dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang diambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang seseorang lakukan bersifat langgeng atau berkelanjutan (Notoatmodjo S, 2010).

Tabel 7. Hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan Perilaku *Safety Riding*

Tingkat Pendidikan	Perilaku <i>Safety Riding</i>						Total		r	p value
	Aman		Cukup Aman Tidak Aman				N	%		
	n	%	n	%	n	%				
Rendah	2	2,0	13	12,9	34	33,7	49	48,5	- 0,305	0,002
Menengah	8	7,9	19	18,8	11	10,9	38	37,6		
Tinggi	2	2,0	5	5,0	7	6,9	14	13,9		
Total	12	11,9	37	36,6	52	51,5	101	100		

Pada tabel 7 menunjukkan hasil uji korelasi *Spearman* tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding*. Dalam tabel tersebut dapat diketahui bahwa paling banyak responden memiliki tingkat pendidikan rendah (SD – SMP) dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman. Dari hasil uji yang telah dilakukan, terlihat nilai *p value* (0,002) lebih kecil dari (0,05), dengan demikian hasil tersebut menunjukkan terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety*

*riding*. Nilai r atau kekuatan hubungan pada korelasi cukup dengan nilai (-0,305), dan arah hubungan dengan nilai negatif atau menunjukkan korelasi yang tidak searah. Dengan demikian hipotesis H<sub>1</sub> diterima yaitu terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pekerja tukang ojek di Kecamatan Langowan Utara. . Banyaknya responden yang memiliki tingkat pendidikan yang rendah dalam kategori (SD – SMP) dikarenakan kurang adanya

kesadaran dari setiap masyarakat akan pentingnya memperoleh pendidikan dan juga informasi tentang perilaku *safety riding* masih jarang di pelajari dalam dunia pendidikan sehingga banyak yang tidak tahu akan pentingnya perilaku *safety riding* itu, baik mereka yang berpendidikan tinggi maupun rendah dan kebanyakan mengikuti kehendak diri sendiri dalam berkendara jadi ini berpengaruh juga pada pengetahuan karena jika mereka memiliki tingkat pendidikan yang rendah maka pengetahuan mereka juga akan kurang

sehingga ini berpengaruh pada perilaku mereka akan *safety riding* menjadi tidak aman. Teori menyatakan bahwa tingkat pendidikan merupakan salah satu faktor yang mendukung pola pikir seseorang, dengan tingginya tingkat pendidikan seseorang maka seseorang tersebut cenderung lebih mudah menerima perubahan yang bersifat baik dan seseorang yang tidak memiliki dasar tingkat pendidikan yang berkelanjutan akan bersifat tertutup dan sulit untuk menerima perubahan perilaku tersebut. (Notoatmodjo, 2003).

Tabel 8. Hubungan antara Masa Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding*

Masa Berkendara	Perilaku <i>Safety Riding</i>								r	p value
	Aman		Cukup Aman		Tidak Aman		Total			
	n	%	n	%	n	%	N	%		
Baru	2	2,0	2	2,0	16	15,8	20	19,8	-0,420	0,000
Sedang	3	3,0	16	15,8	29	28,7	48	47,5		
Lama	7	6,9	19	18,8	7	6,9	33	32,7		
Total	12	11,9	37	36,6	52	51,5	101	100		

Pada tabel 8 menunjukkan hasil uji korelasi *Spearman* masa berkendara dengan perilaku *safety riding*. Dalam tabel tersebut dapat diketahui bahwa paling banyak responden memiliki masa berkendara sedang (0-7 tahun) dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman. Dari hasil uji yang telah dilakukan, terlihat nilai *p value* (0,000) lebih kecil dari (0,05), dengan demikian hasil tersebut

menunjukkan terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding*. Nilai *r* atau kekuatan hubungan pada korelasi cukup dengan nilai (-0,420), dan arah hubungan dengan nilai negatif atau menunjukkan korelasi yang tidak searah. Dengan demikian hipotesis  $H_1$  diterima yaitu terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pekerja tukang ojek di

Kecamatan Langowan Utara. Banyaknya responden yang sudah bekerja sebagai tukang ojek dengan masa berkendara yang belum lama dikarenakan kebanyakan tukang ojek memiliki usia 36 – 45 sehingga masa berkendara kebanyakan juga dari (2 – 7 tahun) dengan belum lamanya masa berkendara yang di miliki sehingga berpengaruh pada perilaku *safety riding* yang menunjukkan perilaku tidak aman dalam berkendara dan juga dikarenakan faktor yang sudah membudaya dimana para tukang ojek yang baru dalam berkendara sepeda motor mengikuti kebiasaan dari tukang ojek yang sudah lama berkendara namun berperilaku *safety riding* dengan tidak aman, dimana kebanyakan tukang ojek tidak menggunakan APD sehingga tukang ojek yang baru mengendarai sepeda motor mengikuti atau mencontohi perilaku *safety riding* dari tukang ojek yang sebelumnya sudah lama dalam mengendarai sepeda motor. Dimana sesuai pernyataan bahwa proses dan setiap pengalaman yang dilalui seseorang akan mengembangkan kemampuan, sikap, dan bentuk tingkah laku lainnya dalam masyarakat tempat ia hidup dan proses sosial yakni orang dihadapkan pada pengaruh lingkungan yang terpilih dan terkontrol, sehingga ia dapat memperoleh atau mengalami

perkembangan kemampuan sosial dan kemampuan individu yang optimal (Notoatmodjo S, 2003)

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan di Kecamatan Langowan Utara, maka dapat disimpulkan:

1. Perilaku *Safety Riding* Pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara, dari hasil penelitian paling banyak menunjukkan ada dalam kategori yang tidak aman dalam berkendara sepeda motor.
2. Terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada tukang ojek di Kecamatan Langowan Utara.
3. Terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada tukang ojek di Kecamatan Langowan Utara.
4. Terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada tukang ojek di Kecamatan Langowan Utara.

## **SARAN**

1. Bagi tukang ojek yang pengetahuan dan perilaku *safety riding* sudah baik hendaknya dipertahankan. Dan untuk tukang ojek yang belum mengetahui

akan pentingnya perilaku *safety riding* diharapkan untuk lebih meningkatkan kesadaran tentang pentingnya perilaku *safety riding* dalam berkendara sehingga dapat terhindar dari kecelakaan saat bekerja dan dapat menyelamatkan keselamatan diri sendiri maupun penumpang.

2. Bagi Pemerintah setempat ataupun aparat kepolisian untuk dapat memperhatikan aturan lalu lintas agar pengendara motor didalamnya tukang ojek dapat mematuhi aturan dalam berlalu lintas dan perlu adanya sosialisasi atau informasi kepada tukang ojek tentang pentingnya perilaku *safety riding*.
3. Untuk peneliti selanjutnya yang akan melaksanakan penelitian sejenis, diharapkan dapat menggunakan dimensi yang lain seperti budaya lingkungan atau faktor lain yang belum diteliti, supaya hasil penelitian selanjutnya akan menjadi bandingan terhadap hasil penelitian ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

Equipment IHM. 2013. Jam Berangkat dan Pulang Sekolah Paling Rentan Kecelakaan. (Online) <http://www.pdpersi.co.id>. Diakses Pada Tanggal 25 Mei 2018.

Indonesia KNR. *Tentang Lalu Lintas dan Fungsi Polisi Lalu Lintas*. Jakarta: Direktorat Lalu Lintas Polri.

Indonesia MSF. 2005. *Keselamatan Berkendara Aman dan Nyaman*. Jakarta: PT. Astra Honda Motor.

Kemenkes. 2004. Kecelakaan di Industri. Depkes RI. (Online) <http://www.depkes.go.id>. Diakses Pada Tanggal 25 Mei 2018.

Kusmagi A, M. 2010. *Selamat Berkendara di Jalan Raya*. Jakarta: Raih Asa Sukses.

MSF. 2015. *Personal Protective Gear*. Motorcycle Safety Foundation.

Negara BI. 2013. *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*. Jakarta: Negara BI.

Notoatmodjo, S. 2003. *Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan*. Yogyakarta: Andi Offset.

Notoatmodjo, S. 2007. *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta.

Notoatmodjo, S. 2009. *Pengantar Sumber Daya Manusia*. Jakarta: P.T Rineka Cipta.

Sucipto, Cecep. 2014. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Yogyakarta: Gosyen Publishing.

Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Tentang Tenaga Kerja.

Undang-Undang Sistem Pendidikan Nasional No. 20 Tahun 2003. Tentang Sistem Pendidikan Nasional.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

WHO. 1984. *Road Traffic Accidents in Developing Countries: Report of a WHO meeting.* Switzerland: Geneva.

WHO. 2015, *Global Status Report On Road Safety 2015, World Health Organization.*

Winarsunu, T. 2010. *Statistik Dalam Penelitian Psikologi Pendidikan.* Malang: UMM Press.