

STUDI PERILAKU PADA PENGENDARA OJEK ONLINE TENTANG SAFETY RIDING DI KOTA MANADO

Oldy Dumanauw*, Paul A. T. Kawatu *, Nancy S. H. Malonda*

**Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado*

ABSTRAK

Keselamatan berkendara menjadi suatu hal yang sangat penting mengingat sistem transportasi di dunia berkembang semakin pesat termasuk perkembangan sepeda motor dari segi kuantitas.. Satlantas Polresta Manado mencatat dari bulan Januari – Juni 2018 telah terjadi kecelakaan lalu lintas dengan total 360 dan untuk kecelakaan lalu lintas pada sepeda motor sebanyak 302 di Kota Manado. Berdasarkan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai studi perilaku pengendara ojek online di wilayah Kota Manado. Menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Dilaksanakan di Kota Manado pada bulan Oktober-November 2018. Sampel dalam penelitian secara kuota sampling berjumlah 100 yang termasuk dalam kriteria. Variabel yang diteliti adalah pengetahuan safety riding, sikap safety riding dan tindakan safety riding pada pengendara ojek online. Pengambilan data pengetahuan safety riding, sikap safety riding dan tindakan safety riding pada pengendara ojek online menggunakan kuesioner. Penelitian didapatkan pengendara ojek online yang memiliki pengetahuan safety riding yang baik berjumlah 80%, pengendara ojek online yang memiliki sikap positif tentang safety riding berjumlah 80%, dan pengendara ojek online yang memiliki tindakan aman berjumlah 100%. Kesimpulan dalam penelitian ini yaitu pengendara ojek online mempunyai pengetahuan, sikap dan tindakan yang baik.

Kata Kunci: Perilaku Safety Riding Pada Pengendara Ojek Online

ABSTRACT

The safety drive becomes a thing that is very important considering the transportation system in the world rapidly including motorcycle development in terms of quantity. Satlantas Polresta Manado noted from January – June 2018 has occurred traffic accidents with a total of 360 and for traffic accident on a motorcycle as much as 302 in the town of Manado. Based on this, then the author is interested in conducting research on the study of the behavior of taxi rider online on the territory of the city of Manado. Satlantas Polresta Manado noted from January – June 2018 has occurred traffic accidents with a total of 360 and for traffic accident on a motorcycle as much as 302 in the town of Manado. Using this type of quantitative research with the descriptive approach. Held in the city of Manado in October-November 2018. The sample in this research quota sampling numbered 100 that are included in the criteria. The variables examined was knowledge safety riding, riding safety attitude and action safety riding on a motorcycle taxi riders online. Data retrieval knowledge safety riding, riding safety attitudes and action safety riding on a motorcycle taxi riders using the online questionnaire. Research obtained online taxi riders who have a good knowledge of safety riding amounted to 80%, online taxi riders have a positive attitude about safety riding amounted to 80%, and taxi rider online who have a secure action amounts to 100%. Conclusions in this study i.e. online taxi riders have the knowledge, attitude and good action.

Keyword: Behavior Safety Riding On A Motorcycle Taxi Rider Online

PENDAHULUAN

Keselamatan berkendara menjadi suatu hal yang sangat penting mengingat sistem transportasi di dunia berkembang semakin pesat termasuk perkembangan sepeda motor dari segi kuantitas. Menurut World Health Organization (2004), secara tegas bahwa penyebab kematian akibat kecelakaan lalu lintas jala raya akan semakin mengkhawatirkan. Hal ini dapat dilihat dari hasil prediksi bahwa tahun 1990 kecelakaan lalu lintas jalan raya, yang menempati urutan kesembilan, akan berubah secara dramatis menjadi urutan ketiga pada tahun 2020 (WHO, 2004).

Data Badan Pusat Statistik (BPS) disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih meningkat dari tahun ketahun. Pada 2014 jumlah kecelakaan mencapai 95.906 kasus, menjadi 98.970 kasus pada 2015, dan naik menjadi 106.129 pada 2016. Total korban kecelakaan pada 2016 mencapai 170.763 orang, dengan rincian 26.185 meninggal dunia, 22.558 luka berat dan 121.550 menderita luka ringan.

Proporsi kematian karena 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 – juni 2018 telah terjadi kecelakaan lalu lintas dengan total 360 dan untuk kecelakaan lalu lintas pada sepeda motor sebanyak 302 di Kota Manado. Dilihat dari jumlah kecelakaan lalu lintas tersebut untuk kendaraan sepeda motor menjadi salah satu kendaraan dengan jumlah kecelakaan terbesar di Kota Manado. Akibat ratusan kecelakaan lalu lintas tersebut, sebanyak 302 orang meninggal dunia sepanjang bulan januari – juni 2018.

Berdasarkan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai studi perilaku pengendara ojek *online* tentang keselamatan berkendara di wilayah Kota Manado.

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui gambaran perilaku pada pengendara ojek *online* tentang *safety riding* di Kota Manado

METODE PENELITIAN

Menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Dilaksanakan di Kota Manado pada bulan Oktober-November 2018. Sampel dalam

penelitian secara kuota sampling berjumlah 100 yang termasuk dalam kriteria. Variabel yang diteliti adalah pengetahuan *safety riding*, sikap *safety riding* dan tindakan *safety riding* pada pengendara ojek *online*. Pengambilan data pengetahuan *safety riding*, sikap *safety riding* dan tindakan *safety riding* pada pengendara ojek *online* menggunakan kuesioner

HASIL DAN PEMBAHASAN

Ojek *online* yaitu transportasi sepeda motor yang berbasis *online* menggunakan aplikasi pada *handphone*. Ojek *online* berbeda dengan ojek pangkalan yang dimana calon penumpang harus menghampiri ojek tersebut, berbeda dengan ojek *online* calon penumpang tidak perlu menghampiri ojek *online* tersebut. Untuk menjadi mitra ojek *online* harus mengikuti prosedur masing-masing perusahaan seperti wajib memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi).

Ojek online dilengkapi seragam jaket yang sama dan dua helm senada dengan jaket berwarna hijau bertuliskan ojek *online*. Kemudahan dan keamanan yang diberikan oleh ojek *online* mampu menarik animo masyarakat menggunakan moda transportasi roda dua ini.

Beberapa contoh perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* di Indonesia yaitu :

1. Go-Jek

Pada prinsipnya, aplikasi Go-Jek bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh aplikasinya dari *Google Play Store* dan *App Store*, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai. Selain jasa angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir), pembelian makanan, dan belanja.

2. Grabbike

Hampir mirip dengan Go-Jek, hanya saja layanan Grabbike belum memiliki layanan antar barang atau belanja. Saat ini, Grabbike telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara yang mengalami persoalan kemacetan, seperti Ho Chi Min City dan Hanoi di Vietnam, serta di Jakarta.

Karakteristik Umum

Tabel 1 Karakteristik Umum

Karakteristik	n	%
Jenis Kelamin		
Laki-laki	100	100%
Umur (Tahun)		
18-26	46	46%
27-35	27	27%
36-44	20	20%
45-53	7	7%
Pendidikan		
Tamat SD	4	4%
Tamat SMP/MTS	3	3%
Tamat SMA/SMK/MA	75	75%
Tamat Perguruan Tinggi	18	18%

Berdasarkan Tabel 1 menunjukkan bahwa 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.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Tingkat Pengetahuan *Safety Riding*

Pengetahuan	n	%
Cukup	20	20%
Baik	80	80%
Total	100	100

Berdasarkan Tabel 2 dapat menjelaskan bahwa 100 pengendara ojek *online* berpengetahuan baik sebanyak 80 pengendara, dan pengendara ojek *online* yang berpengetahuan cukup berjumlah 20 pengendara.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Sikap *Safety Riding*

Sikap	n	%
Negatif	20	20%
Positif	80	80%
Total	100	100

Berdasarkan Tabel 3 menunjukkan bahwa sikap dari pengendara ojek *online* tentang *safety riding* yaitu sebanyak 80 pengendara ojek *online* yang memiliki sifat positif tentang *safety riding* dan masih ada 20 pengendara ojek *online* yang memiliki sifat negatif.

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Tindakan *Safety Riding*

Tindakan	n	%
Aman	100	100%
Total	100	100

Berdasarkan Tabel 4 menunjukkan bahwa tindakan dari pengendara ojek *online* tentang *safety riding* yaitu

sebanyak 100 pengendara ojek *online* yang memiliki tindakan aman.

Karakteristik Responden Penelitian

Penelitian ini dilakukan di kota Manado dengan jumlah 100 responden. Responden dalam penelitian ini adalah pengendara ojek *online* yang beroperasi di kota Manado. Berdasarkan umur yang diteliti pada umumnya responden memiliki golongan umur 18-26 tahun sebanyak 46 orang (46%), umur 27-35 tahun sebanyak 27 orang (27%), umur 36-44 tahun sebanyak 20 orang (20%), dan 45-53 tahun sebanyak 7 orang (7%). Menurut Tarwaka (2014) umur seseorang berhubungan dengan aktivitas fisik dimana kekuatan akan terus sampai batas tertentu dan mencapai puncaknya pada umur 25 tahun, bertambahnya umur setelah seseorang mencapai puncak kekuatan fisik (25 tahun) akan diikuti penurunan tajam penglihatan, pendengaran, dan kecepatan membedakan sesuatu.

Pengetahuan *Safety Riding*

Pengetahuan pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Manado diperoleh hasil bahwa sebagian responden mempunyai pengetahuan cukup dengan persentase (20%) berjumlah 20 orang sedangkan responden yang mempunyai pengetahuan baik dengan persentase

(80%) yaitu berjumlah 80 orang. Pengendara ojek *online* yang mempunyai pengetahuan cukup dikarenakan sebagian pengendara ojek *online* tidak 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 berkecepatan tinggi di dalam kota yang tidak sesuai aturan, selain itu sebagian para pengendara ojek *online* mengetahui fungsi surat kendaraan seperti SIM (Surat Izin Mengemudi) dan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) hanya untuk bebas terkena tilang dari petugas Kepolisian padahal SIM dan STNK berfungsi untuk identitas para pengendara, 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 mempunyai pengetahuan baik dengan presentase (80%) karena banyak pengendara yang memiliki tingkat pendidikan formal SMA dan ada yang

tingkat pendidikan perguruan tinggi. Seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas dan baik akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan, suatu tindakan yang didasari oleh pengetahuan akan bersifat langgeng dan berkelanjutan (Ariwibowo, 2013).

Sikap *Safety Riding*

Sikap pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Manado diperoleh hasil bahwa sebagian responden mempunyai sikap negatif dengan persentase (20%) berjumlah 20 orang sedangkan responden yang mempunyai sikap positif dengan persentase (80%) yaitu berjumlah 80 orang. Hasil diatas menunjukkan pada pengendara ojek *online* sebagian yang memiliki sikap negatif, dikarenakan ada pengendara ojek *online* yang berkendara dengan aman hanya pada saat ada polisi yang sedang mengawasi lalu lintas dan juga karena pengendara ojek *online* sebagian yang tidak pernah mengalami kecelakaan merasa tidak perlu merubah cara berkendara sesuai aturan yang aman, 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 membawa SIM dan STNK, juga selalu

menggunakan helm standar untuk perjalanan jauh dan dekat, dan selalu menggunakan alat pelindung diri (APD) selain helm seperti sarung tangan, sepatu, dan masker. 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 reaksi bersifat emosional terhadap stimulus social (Adani, 2011).

Tindakan *Safety Riding*

Tindakan *safety riding* pengendara ojek *online* diukur menggunakan kuesioner. Dari 100 responden rata-rata pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Manado. Tindakan *safety riding* pada pengendara ojek *online* sejumlah 100% aman, dikarenakan para pengendara ojek *online* sebelum berkendara pengendara ojek *online* wajib harus memenuhi persyaratan aturan berlalu lintas seperti mempunyai identitas SIM (Surat Izin Mengemudi) yang dimana SIM adalah sebagai tanda seorang pengendara layak untuk berkendara kendaraan roda dua, juga harus memiliki STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) sebagai identitas dan kepemilikan pengendara.

KESIMPULAN

1. Pengetahuan *safety riding* pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Kota Manado yang memiliki pengetahuan baik yaitu berjumlah 80%
2. Sikap *safety riding* pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Kota Manado yang memiliki sikap positif 80%
3. Tindakan *safety riding* pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Kota Manado yang memiliki tindakan aman yaitu berjumlah 100%.

SARAN

1. Bagi perusahaan menerapkan sosialisasi dan pelatihan tentang *safety riding* pada para pengendara ojek *online* yang wajib untuk diikuti, sehingga para pengendara ojek *online* bisa mengetahui dan menerapkan tentang *safety riding* khususnya pengendara ojek *online* yang baru bergabung.
2. Bagi pengendara ojek *online* :
 - a. Bagi pengendara ojek *online* harus selalu memperhatikan dan memeriksa kondisi kendaraan sebelum, saat, dan setelah berkendara karena jika tidak sesuai dengan standar *safety riding* akan beresiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

- b. Bagi pengendara ojek *online* harus selalu bersikap aman dalam berkendara disaat ada atau tidak ada polisi yang mengawasi lalu lintas dan pengendara ojek *online* yang tidak pernah mengalami kecelakaan harus bersikap *safety riding* dalam berkendara sesuai aturan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adnani, Hariza. 2011. *Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Yogyakarta: Nuha Medika.
- Anonim. 1984. *Road Traffic Accidents in Developing Countries: Report of a WHO Meeting*. Geneva: Author.
- Anonim. 2004. *World Report On Road Traffic Injury Prevention*. WHO Geneva: Author.
- Anonim. 2018. *Data Kecelakaan Lalu lintas Januari-Juni 2018 Kota Manado*. Manado: Satlantas Polresta Manado.
- Ariwibowo, R. 2013. *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik*. Semarang, (Online), Vol. 2, No. 1 (<https://www.neliti.com/publications/18819/hubungan-antara-umur-tingkat-pendidikan-pengetahuan-sikap-terhadap-praktik-safet>, diakses 30 Agustus 2018).
- Sarimawar 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.i>

d/index.php/jek/article/view/4436/
4287, diakses 30 Agustus 2018)

Tarwaka. 2014. *Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta: Harapan Press.