

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU
KESELAMATAN BERKENDARA (*SAFETY RIDING*)
PADA PEKERJA**

**Raisha Octavariny¹, Delita Hayanti Pajaitan², Anggi Isnani Parinduri³, Wilda
Wahyuni Siregar⁴, Dora Mega Perangin Angin⁵**

Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Masyarakat
Institut Kesehatan Medistra Lubuk Pakam
Jl. Sudirman No. 38 Lubuk Pakam Kec. Lubuk Pakam Kab. Deli Serdang, Sumatera Utara
Email: raisha.oct@gmail.com

ABSTRACT

Safety riding is riding a motorcycle with behavior give priority to the safety of themselves or other road user. The behavior of one person is influenced by three factors is the predisposition factor (age, work, education, knowledge, and attitude), Enabling factor (driver's licenses, vehicle condition, and driving items) and Reinforcing factor (regulation and policy, role of coworkers, family support) data Central Bureau of Statistics Republic of North Sumatra Province of 2019 The number of accidents of the accident in North Sumatra reached 6,580 cases of the number increased from the year 2018 amounted to 5,990 cases. The purpose of this research is to know the factors related to the behavior of safety riding on workers. This type of research using the method of analytic approach of cross sectional. As many as 46 respondents research sample and sampling using accidental sampling. The research results obtained amounted to 50% behave safety riding safe and 50% unsafe. Based on data analysis using chi square-related variables are obtained for possession of driver's licenses (p-value 0,009), vehicle conditions (p-value of 0,000), driving items (p-value 0,000). The advice that can be given is held training and socialization from relate parties about safety riding to raise awareness of workers and workers skills in riding a motorcycle.

Keywords : *Safety Riding; driver's licenses; vehicle conditions; driving items*

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas telah menjadi salah satu penyebab utama kematian global, dan 20 hingga 50 juta orang mengalami kecelakaan lalu lintas non-fatal hingga mengakibatkan cacat seumur hidup (WHO, 2018).

Penelitian yang dilakukan oleh *World Health Organization* (WHO) terkait dengan korban kecelakaan lalu lintas yaitu kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian ke delapan pada semua golongan umur, lebih dari setengah jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia ditempati oleh pejalan kaki dan pengendara sepeda motor (WHO, 2018). Data yang telah direlease oleh WHO pada tahun 2019 bahwa angka

kematian global akibat kecelakaan lalu lintas saat ini tercatat mencapai angka 1,35 juta pertahun (WHO, 2018).

Indonesia sendiri telah menduduki peringkat kelima penyumbang kematian akibat kecelakaan lalu lintas namun menjadi urutan pertama terkait dengan peningkatan angka kecelakaan menurut data *Global Status Report on Road Safety* (WHO 2018).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sumatera Utara angka kecelakaan lalu lintas juga terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Tahun 2019 jumlah kasus kecelakaan di Sumatera Utara mencapai 6.580 kasus angka tersebut mengalami peningkatan dari tahun 2018 yang berjumlah 5.990 kasus (BPS Sumut, 2020). Kabupaten Deli Serdang pada tahun 2019 menjadi urutan ke-3 penyumbang kecelakaan lalu lintas terbanyak di Sumatera Utara yaitu sebanyak 423 kasus. Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas tersebut didominasi oleh pengendara sepeda motor (BPS Sumut, 2020).

Persyaratan agar dapat mengendarai kendaraan bermotor secara legal didapatkan dengan memenuhi beberapa persyaratan seperti administrasi, kesehatan jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas, yang baik dan juga keterampilan berkendara (Christgiveme, dkk, 2020).

Kondisi kendaraan juga merupakan hal penting untuk diperhatikan agar selamat saat berkendara. Kondisi kendaraan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan pasal 285 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu petunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. *Safety riding* menunjukkan bahwa pentingnya memelihara dan mempersiapkan kondisi kendaraan sebelum dan sesudah berkendara. Implementasi aman berkendara pada kondisi kendaraan yaitu pengecekan rem, ban, instrumen lampu, dan kaca spion. (Wulandari, dkk, 2017). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Aulia, dkk (2020) menyimpulkan bahwa terdapat hubungan kondisi kendaraan dengan perilaku *Safety Riding*.

Hasil observasi yang dilakukan penulis di RS Grandmed terhadap pekerja yang mengemudi sepeda motor yaitu masih didapatkan sebagian besar pengendara yang belum berkendara dengan aman ketika mengendarai sepeda motornya, dan masih bertolak belakang dengan UU No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 57 dan tidak sesuai dengan Pedoman tata cara bersepeda motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Departemen perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat, seperti pekerja tidak memiliki SIM C (SIM C yang tidak aktif), menggunakan helm yang Standar Nasional Indonesia (SNI), tidak menggunakan kedua kaca spion, tidak menggunakan lampu utama ketika berkendara, ketika menggunakan helm pengendara tidak mengaitkan helm dengan aman, juga melihat kondisi jalan yang harus di lalui pekerja ketika bekerja di sepanjang jalan Medan yang padat kendaraan, melihat situasi seperti itu potensi- potensi kecelakaan bisa saja terjadi, oleh sebab itu saya tertarik untuk meneliti "Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Pekerja di Rumah Sakit Grandmed Lubuk Pakam Kabupaten Deli Serdang".

METODOLOGI

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif yang bersifat observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pekerja di Rumah Sakit Grandmed Lubuk Pakam Kabupaten Deli Serdang, yang berjumlah 673 orang. Pengambilan sampel menggunakan tehnik *accidental sampling*. Lokasi penelitian adalah RS Grandmed Lubuk Pakam.

HASIL

Tabel 1. Distribusi Faktor Kepemilikan SIM C dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Pekerja

Kepemilikan SIM C	Perilaku <i>Safety Riding</i>				<i>p-value</i>
	Tidak Aman		Aman		
	n	%	n	%	
Memiliki	12	36,4	21	63,6	0,009
Tidak Memiliki	11	86,6	2	15,4	

Tabel 1 menunjukkan bahwa dari 33 responden yang memiliki SIM C yang berperilaku *safety riding* tidak aman ada 12 orang dan yang berperilaku *safety riding* dengan aman ada 21 orang dengan nilai $p = 0,009$ dimana $p < 0,05$ artinya ada hubungan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding* pada pekerja di Rumah Sakit Grandmed Lubuk Pakam.

Tabel 2. Distribusi Faktor Kondisi Kendaraan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Pekerja

Kondisi Kendaraan	Perilaku <i>Safety Riding</i>				<i>p-value</i>
	Tidak Aman		Aman		
	n	%	n	%	
Lengkap	0	0	16	100	0,000
Tidak Lengkap	23	76,7	7	23,3	

Tabel 2 menunjukkan bahwa responden yang memiliki kondisi kendaraan tidak lengkap 23 orang yang berperilaku *safety riding* tidak aman dan 7 orang yang berperilaku *safety riding* aman dengan nilai $p = 0,000$ dimana $p < 0,05$ artinya ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety riding* pada pekerja di Rumah Sakit Grandmed Lubuk Pakam.

Tabel 3. Distribusi Faktor Kelengkapan Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Pekerja

Kelengkapan Berkendara	Perilaku <i>Safety Riding</i>				<i>p-value</i>
	Tidak Aman		Aman		
	n	%	n	%	
Lengkap	0	0	17	100	0,000
Tidak Lengkap	23	79,3	6	20,7	

Tabel 3 menunjukkan bahwa dari 29 responden yang memiliki kelengkapan berkendara tidak lengkap ada 23 orang yang berperilaku *safety riding* tidak aman dan 6 orang yang berperilaku *safety riding* aman dengan $p < 0,05$ artinya ada hubungan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pekerja di RS Grandmed Lubuk Pakam.

PEMBAHASAN

Sesuai UU No.2 Tahun 2002 tentang kewenangan memberikan surat izin kendaraan bermotor di Indonesia ini secara sah hanya dimiliki oleh Kepolisian Republik Indonesia sehingga dalam memilikinya pun memiliki persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus ujian teori dan praktek mengendarai sepeda motor.

Adapun persentase responden yang memiliki SIM dan aman berperilaku *safety riding* yaitu 21 orang, sesuai dengan UUD LLAJ dimana tujuan dipergunakannya SIM adalah sebagai bentuk kompetensi pengemudi, apabila mencapai kompetensi maka pengendara pun juga telah mampu menerapkan tata cara berkendara dengan aman dan memperhatikan keselamatan orang lain dan dirinya sendiri kompetensi ini dibuktikan dengan ujian teori dan praktek sehingga aman dalam berkendara pun telah terbentuk.

Adapun persentase responden yang memiliki SIM, tetapi tidak berperilaku aman yaitu sebesar 12 responden. Hal ini disebabkan dari 33 responden yang memiliki SIM C 12 diantaranya tidak menerapkan perilaku aman saat berkendara walaupun telah mempunyai SIM dengan mempunyai SIM responden telah tergolong memiliki standar kompetensi aman dalam berkendara hanya saja hal ini tidak bisa menentukan responden mampu menerapkannya disebabkan teori perilaku menurut Takaheghesang (2018) bahwa tingkatan pengetahuan tidak hanya tahu dan memahami tetapi juga mampu mengaplikasikan, menganalisis, mensintesis serta mengevaluasi sehingga dari teori tersebut walaupun responden telah memiliki SIM C namun belum mampu menciptakan keadaan aman dalam berkendara.

Adapun persentase responden yang tidak memiliki SIM C namun aman dalam berperilaku *safety riding* ada 2 orang, dalam hal ini disebabkan karena mayoritas responden berumur lebih dari 17 tahun, ini menunjukkan bahwa responden telah matang dalam menerima informasi yang baik dan yang tidak baik untuk diterapkan ketika berkendara..

Hasil Penelitian ini sejalan dengan penelitian Colle (2016) dan Lusya Salmawati (2020), menunjukkan bahwa adanya hubungan antara kepemilikan SIM C dengan keselamatan berkendara (*Safety Riding*). Hasil dari penelitian mereka memperlihatkan bahwa dengan memiliki SIM C perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) akan aman dengan memahami aturan berkendara maka perilaku keselamatan berkendara akan aman.

Ketersediaan perlengkapan keselamatan berkendara dalam penelitian ini adalah helm berdasarkan standar nasional Indonesia, alat pelindung wajah dan mata, sarung tangan, jaket/rompi/, celana panjang, dan sepatu yang menutupi tumit. Dikatakan lengkap apabila responden lengkap (100%) memiliki perlengkapan keselamatan berkendara dan dikatakan tidak lengkap (<100%) apabila tidak memiliki satu atau lebih perlengkapan keselamatan berkendara.

Pada penelitian ini perlengkapan yang sangat jarang digunakan yaitu helm, jaket dan sarung tangan. Helm merupakan elemen yang sangat penting ketika mengendarai sepeda motor ataupun penumpang sepeda motor hal tersebut juga dituang di dalam UU no.22 tahun 2009 pasal 106 ayat 8 yaitu “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia” dan setiap orang yang melanggar mendapatkan sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu. Sedangkan Jaket dan sarung tangan juga perlengkapan berkendara yang perlu digunakan untuk menghindari paparan

panas ketika berkendara.

Hasil tersebut didukung dengan uji statistic yang menunjukkan antara variabel kelengkapan berkendara dan variabel *safety riding* diperoleh $p\text{-value} = 0,000 (<0,05)$ sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara kelengkapan berkendara dengan *safety riding*. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Jasmen Manurung (2019) yang mengatakan bahwa terdapat hubungan yang sangat bermakna antara kelengkapan berkendara dengan perilaku *Safety Riding*). Hal ini juga membuktikan pernyataan Green (2005) bahwa ketersediaan sarana merupakan salah satu faktor pemungkin yang memfasilitasi motivasi untuk dapat diwujudkan menjadi kenyataan, dengan kata lain faktor predisposisi (pengetahuan, sikap, dll) belum cukup membuat seseorang berperilaku, perlu fasilitas untuk mendukung terjadinya perilaku tersebut.

KESIMPULAN

1. Ada hubungan antara faktor kepemilikan SIM C dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada pekerja di Rumah Sakit Grandmed Lubuk Pakam ($P= 0,009 \leq \alpha= 0,05$).
2. Ada hubungan antara faktor kondisi kendaraan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada pekerja di Rumah Sakit Grandmed Lubuk Pakam ($P= 0,000 \leq \alpha= 0,05$).
3. Ada hubungan antara faktor kelengkapan Berkendaradengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada pekerja di Rumah Sakit Grandmed Lubuk Pakam ($P= 0,000 \leq \alpha= 0,05$).

SARAN

1. Bagi Pekerja

Kepemilikan SIM C sangatlah penting bagi pengendara sepeda motor, diharapkan pekerja yang mengendarai sepeda motor juga seharusnya mempraktekan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang baik dan benar baik itu ketika perjalanan dekat maupun jauh untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas

2. Bagi RS Grandmed Lubuk Pakam

Diharapkan kepada pihak manajemen RS Grandmed Lubuk Pakam untuk memberikan peraturan khusus agar setiap pekerja yang mengendarai sepeda motor menggunakan kelengkapan berkendara yang memadai seperti wajib menggunakan helm berSNI dan wajib melengkapi kendaraannya dengan kedua kaca spion.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*

Anonim, 2015, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Pustaka Mahardika, Yogyakarta

- Aulia, S. N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online Di Kota Semarang. Jurnal Kesehatan Masyarakat (E-Journal)*, Volume 8, No.5, Halaman 625-631
- Badan Pusat Statistik Indonesia (2019): *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya*. Jakarta
- Badan Pusat Statistik Indonesia (2019) : *Statistik Transportasi Darat*. Jakarta
- BPS Sumatera Utara (2019): *Statistik Transportasi Darat*. Medan
- Colle, A. B. A., Asfian, P., & Andisiri, W. O. S. N. Z. (2016). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. (*Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*), 1(3).
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi, R. (2019). *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. Journal of Health Science and Physiotherapy*, Volume 1, No.2, Halaman 91-99
- Notoadmodjo, S., (2018). *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta : PT Rineka Cipta.
- Safety Riding Pengendara Ojek Online Dengan Kejadian Kecelakaan Lalulintas Di Kota Manado. Indonesian Journal Of Public Health And Community Medicine*, Volume 1, No.1
- Takaheghesang, H. A., Engkeng, S., & Adam, H. (2019). *Pengaruh Penyuluhan Kesehatan Tentang Bahaya Merokok Terhadap Pengetahuan Pelajarsekolah Menengah Atas Di Desa Likupang I Kabupaten Minahasa Utara. Kesmas*, 8(6).
- WHO (2018) *Global Status Report On Road Safety 2018*. Available at :<https://www.who.int/publications-detail/global-dtatus-report-on-road-safety-2018>.
- WHO (2015) *World Report on Road Traffic Injury Prevention* : 2015. Switzerland.
- Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di Pt. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. Jurnal Kesehatan Masyarakat (E-Journal)*, Volume 5, No.5, Halaman 346-355