

## KEWASPADAAN BERKENDARA DAN KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI OJEK *ONLINE* DRIVING AWARENESS AND WORKPLACE ACCIDENT AMONG MOTORCYCLE TAXI DRIVERS

Muhammad Mu'in<sup>1</sup>, Noviana Rohmah<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Departemen Ilmu Keperawatan FK UNDIP

[muhammadmuinundip@gmail.com](mailto:muhammadmuinundip@gmail.com)

### ABSTRACT

*Prevalence of workplace accident among online motorcycle taxi driver was quiet high. Worplace accident may cause injury, disability, death, and decrease of productivity. Many factors contribute to cause accident among online motorcycle taxi driver, one of them was driving awareness. This study aimed to investigate correlation between driving awareness and worplace accident among online motorcycle taxi drivers. It is correlative descriptive quantitative method. Data of driving awareness gathered by situational awareness questionnaire. Data of worplace accident gathered by short answer questionnaire. The Population was online motorcycle taxi drivers who were operating around Tembalang Semarang City, sample taken with convenient sampling consist of 290 drivers. Cross tabulation among driving awareness and workplace accident presented by a table. Correlative analysis with Sommers' d test to know correlation between driving awareness and workplace accident. Result showed that 41 (28,9 %) drivers performing bad driving awarenes experience no accident, 78 (54,9 %) near miss, and 23 (16,2 %) accident; 58 (49,6 %) drivers performing sufficient driving awarenes experience no accident, 42 (35,9 %) near miss, and 17 (14,5 %) accident; while 24 (77,4%) drivers performing good driving awarenes experience no accident, 6 (19,4%) near miss, and 1 (3,2%) accident. Sommers' d test showed the coefficient correlation was 0,24, means there is correlation between driving awarenes and workplace accident among online motorcycle taxi drivers. Drivers and the company should doing efforts to prevent workplace accident in order to maintain safety and productivity, one of them by performing good driving awareness during working.*

**Keywords :** *Driving Awareness, Workplace Accident, Online Motocycle Taxi Drivers.*

### PENDAHULUAN

Seiring perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi banyak muncul jenis pekerjaan baru yang berbasis teknologi informasi, diantaranya adalah ojek *online*. Salah satu perusahaan ojek *online* sudah mempunyai lebih dari 2 juta pengemudi, lebih dari 900.000 mitra pedagang,

serta lebih dari 190 juta potensi pelanggan (Gojek, 2021). Hal ini menunjukkan prospek yang baik dari perusahaan maupun mitra.

Pengemudi ojek *online* sebagai mitra perusahaan karena pekerjaannya dapat menjadi salah satu kelompok rentan terhadap masalah kesehatan akibat kerja. Diantara masalah kesehatan yang

banyak terjadi pada pengemudi ojek *online* adalah kecelakaan kerja.

Prevalensi kejadian kecelakaan di jalan cukup tinggi dan cenderung meningkat. Data menunjukkan pada tahun 2018 terdapat 107.968 kejadian kecelakaan meningkat menjadi 116.411 pada tahun 2019 (Korlantas Polri 2019, dalam Kemenhub, 2020). Proporsi kecelakaan pada pengemudi sepeda motor tertinggi dibandingkan dengan moda transportasi yang lain. Hasil penelitian Anisarida dan Santosa (2019) menunjukkan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor tertinggi meliputi 93% dari total kecelakaan lalu lintas di Bandung.

Dalam upaya mencegah kecelakaan perusahaan ojek *online* telah menerapkan kode etik, termasuk aturan mengemudi, dengan sanksi bagi mitra yang melanggar (Grab, 2020). Meski demikian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* masih cukup tinggi. Penelitian Aris, Yuniar dan Pratiwi (2020) menunjukkan 69 % pengemudi ojek *online* mengalami kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan kerja yang dialami oleh pengemudi ojek *online* dapat berdampak negatif pada pengemudi dan penumpang, meliputi cedera, kecacatan, kematian serta kerugian ekonomi akibat menurunnya produktivitas. Data WHO (2020) menunjukkan secara global lebih dari setengah kematian akibat kecelakaan lalu lintas terjadi pada kelompok rentan, termasuk pengemudi sepeda motor. Di Indonesia data menunjukkan dampak negatif kecelakaan lalu lintas tinggi. Pada tahun 2019 terdapat 175488 korban kecelakaan lalu lintas dengan 25671 meninggal dunia, 12475 luka berat,

137342 luka ringan, serta kerugian total mencapai 254779 milyar rupiah (Korlantas Polri, 2019 dalam Kemenhub, 2020). Jumlah terbanyak dari korban kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi sepeda motor. Hasil penelitian Anisarida dan Santosa (2019) menunjukkan peluang terjadinya korban meninggal dunia pada pengemudi sepeda motor sebesar 9%-21%. Dampak negatif ekonomi terjadi akibat biaya perawatan, kehilangan produktivitas akibat meninggal atau cacat, serta keluarga yang tidak bisa bekerja atau sekolah karena harus merawat yang cedera. Kecelakaan lalu lintas menghabiskan 3% dari produk domestik bruto negara (WHO, 2020).

Beberapa faktor diduga berkontribusi menyebabkan kecelakaan pada pengemudi sepeda motor secara umum atau ojek *online*. Menurut WHO (2020) faktor kecepatan, penggunaan alkohol dan zat psikoaktif, penggunaan helm, distraksi saat berkendara, infrastruktur jalan yang tidak aman, kendaraan yang tidak aman, serta penegakan peraturan lalu lintas yang tidak adekuat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, termasuk pada pengemudi sepeda motor. Sedangkan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek *online* secara khusus, penyebab kecelakaan meliputi mendahului dari arah kiri, menurunkan kecepatan secara tiba-tiba, langsung mengambil jalur kiri ketika berbalik arah, memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, kondisi jalan licin, dan kondisi jalan gelap; ketidak mampuan dalam menangani kondisi pekerjaan, ketidakterampilan dalam pekerjaan, dan lampu kendaraan yang kurang terang; serta lemahnya pengawasan pada *safety riding* dan tidak ada pelatihan berkala

terkait *safety riding* (Axiery, Ginanjar, Listyandini; 2019).

Salah satu faktor yang diduga menjadi penyebab kecelakaan pada pengemudi ojek *online* adalah kurangnya kewaspadaan saat berkendara. Penelitian ini bertujuan mengetahui hubungan antara kewaspadaan berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online*.

#### METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan tahun 2019 pada 290 pengemudi ojek *online* yang beroperasi di sekitar Tembalang Kota Semarang. Desain penelitian adalah survei deskriptif korelatif. Teknik pengambilan sampel penelitian melalui *convenient sampling* Penilaian kewaspadaan berkendara diukur dengan menggunakan kuesioner *situational awareness* yang meliputi komponen ketidaksabaran, pencarian sensasi, pemilihan kecepatan, perilaku berkendara yang melanggar aturan, perilaku berkendara yang tidak aman, serta ketidakwaspadaan terhadap kondisi lalu lintas. Nilai *situational awareness* 75,1-100 % dikategorikan Baik, 50,1-75% Cukup, serta 25,1-50% Kurang. Untuk menilai kejadian kecelakaan dengan kuesioner jawaban singkat dengan pilihan ya, hampir, serta tidak. Dilakukan tabulasi silang untuk mengetahui kecenderungan kecelakaan sesuai kelompok kategori kewaspadaan berkendara. Analisis korelasi dengan uji *sommers' d* dilakukan untuk mengetahui hubungan antara kewaspadaan berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online*

## HASIL

**Tabel 1**  
**Tabulasi Silang Kewaspadaan Berkendara Dengan Kecelakaan Kerja Pengemudi Ojek Online**

	Kecelakaan			Total
	Tidak	Hampir	Ya	
Kewaspadaan	Kurang	41 (28,9%)	78 (54,9%)	123 (100%)
	Cukup	58 (49,6%)	42 (35,9%)	148 (100%)
	Baik	24 (77,4%)	6 (19,4%)	31 (100%)
<b>Total</b>	<b>123 (42,4%)</b>	<b>126 (43,4%)</b>	<b>41 (14,1%)</b>	<b>290 (100%)</b>

Tabel 1. menunjukkan 41 (28,9%) pengemudi ojek *online* dengan kewaspadaan kurang tidak mengalami kecelakaan, 78 (54,9 %) hampir mengalami kecelakaan, serta 23 (16,2 %) mengalami kecelakaan; 58 (49,6 %) pengemudi ojek *online* dengan kewaspadaan cukup tidak mengalami kecelakaan, 42 (35,9 %) hampir mengalami kecelakaan, serta 17 (14,5 %) mengalami kecelakaan; dan 24 (77,4%) pengemudi ojek *online* dengan kewaspadaan baik tidak mengalami kecelakaan, 6 (19,4%) hampir mengalami kecelakaan, serta 1 (3,2%) mengalami kecelakaan. Hasil uji *Sommers' d* menunjukkan nilai koefisien korelasi 0,24, yang berarti ada hubungan antara kewaspadaan berkendara dengan kecelakaan pada pengemudi ojek *online*.

## PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Marsaid, Hidayat, dan Ahsan (2013) yang menunjukkan ada hubungan antara faktor kewaspadaan berkendara yang meliputi kelengahan, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, serta kecepatan tinggi dengan kecelakaan pada pengendara sepeda motor. Demikian juga dengan penelitian lain yang menunjukkan ada hubungan antara faktor kewaspadaan, yaitu mengemudi agresif dengan kedisiplinan berlalu lintas yang berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor (Utari, 2015), serta penelitian Nugroho (2020) yang menunjukkan faktor manusia yaitu kelengahan merupakan penyebab semua (100%) kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor.

Temuan yang hampir sama ditunjukkan pada kelompok pengemudi ojek *online*. Faktor kekurangwaspadaan meliputi mendahului dari arah kiri, menurunkan kecepatan secara tiba-tiba, langsung mengambil jalur kiri ketika berbalik arah, serta memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi menjadi penyebab langsung kecelakaan (Axiery, Ginanjar, Listyandini; 2019).

Kewaspadaan merupakan faktor utama yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan dan menjamin keselamatan baik bagi pengemudi maupun penumpang. Pengemudi yang memiliki tingkat kewaspadaan rendah akan kesulitan mengendalikan kendaraannya sehingga dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan (Rifal, Dewi dan Hartanti, 2015). Faktor-faktor penyebab kecelakaan akibat ketidakwaspadaan pengemudi yaitu kualitas tidur yang buruk, jam tidur yang kurang, jam kerja

yang melebihi batas waktu, keadaan yang monoton, kondisi psikofisiologis, distraksi, umur dan masa kerja. Jam kerja yang melebihi batas waktu juga dapat membuat pengemudi merasa lelah dan berdampak pada menurunnya konsentrasi dan kewaspadaan. Jam kerja efektif untuk pengemudi ojek *online* adalah 7 jam sehari dan maksimal 8 jam dalam sehari (Kemenkumham, 2009).

Keadaan monoton seperti jalanan yang macet dapat membuat pengemudi merasa bosan dan konsentrasi menurun. Kondisi psikologis seperti merasa cemas, marah dan fisiologis yaitu adanya pengaruh obat-obatan dan alkohol dan fisiologis seperti konsumsi obat-obatan tertentu dapat menyebabkan adanya tekanan pada sistem saraf sentral dan perhatian menjadi berkurang sehingga menurunkan kewaspadaan pada pengemudi. Adanya distraksi atau selingan seperti makan atau menggunakan telepon genggam saat mengemudi juga dapat mempengaruhi kewaspadaan (Desai dan Haque, 2006). Selain itu, Semakin tua umur pengemudi, maka kemampuan visual dan kognitifnya semakin menurun sehingga dapat berdampak pada tingkat kewaspadaan saat mengemudi. Masa kerja yang singkat juga dapat mempengaruhi kewaspadaan pengemudi karena pengemudi belum mengetahui cara mengendalikan lingkungan (Simanjuntak dan Widjasena, 2013).

Kurangnya kewaspadaan pada pengemudi rata-rata disebabkan oleh penggunaan telepon genggam. Pengemudi yang belum mengetahui letak lokasi tujuan akan menggunakan telepon selulernya untuk mempermudah proses pencarian melalui fitur *global positioning system* (GPS). Hal ini

dapat berdampak pada menurunnya tingkat kewaspadaan dan konsentrasi pada pengemudi. Pengemudi yang lengah menjadi kurang antisipasi dalam menghadapi situasi lalu lintas dan tidak mampu memperkirakan bahaya yang terjadi seperti kendaraan yang memotong jalur tiba-tiba yang membuat pengemudi mengambil tindakan spontan dan mengakibatkan terjadinya kecelakaan (Marsaid, Hidayat, dan Ahsan, 2013).

Upaya kewaspadaan keselamatan berkendara yang tinggi dari pengemudi ojek *online* akan membuat penumpang merasa aman dan puas. Bagi perusahaan ojek *online*, kepuasan pelanggan akan berpengaruh pada meningkatnya kepercayaan masyarakat yang ditandai dengan jumlah pelanggan yang meningkat setiap bulannya (Prasetyo, Mariyanti, dan Safitri, 2017). Selain itu, bagi pengemudi ojek *online* akan mendapatkan banyak bonus karena memberikan pelayanan yang memuaskan kepada penumpang.

Kewaspadaan keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di antaranya ditunjukkan dengan sikap sabar dalam mengemudi, tidak mencari sensasi seperti tertantang untuk melaju lebih cepat agar mendapatkan penumpang dan mengatur kecepatan. Selain itu, gambaran kewaspadaan keselamatan berkendara pada pengemudi yang lainnya yaitu selalu memperhatikan aspek-aspek perilaku berkendara yang aman dan tidak melanggar aturan seperti yang terdapat pada UU nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pengemudi ojek *online* membawa penumpang sehingga aspek keselamatan pengemudi maupun penumpang harus selalu diutamakan (Kemenkumham, 2009., Febrianti, Desrianty, dan Yuniar, 2013).

Beberapa upaya dapat dilakukan oleh pengemudi maupun perusahaan ojek *online* untuk mengatasi kekurangwaspadaan saat mengemudi serta mencegah kecelakaan pada pengemudi ojek *online*. Upaya tersebut dapat meliputi memastikan pengemudi sudah terlisensi secara tepat baik administratif maupun teknis, latihan mengemudi sepeda motor dengan baik, lakukan pengecekan sepeda motor setiap sebelum mengemudi, sebagai pengemudi perlu mengingatkan teknik menumpang yang baik kepada penumpang, baik pengemudi maupun penumpang harus selalu menggunakan helm, mengemudi secara bertanggungjawab dengan mematuhi aturan lalu lintas dan menghormati pengemudi lain, serta tidak mengkonsumsi alkohol dan obat yang mempengaruhi kewaspadaan berkendara (NHTSA, 2020).

## SIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara kewaspadaan berkendara dengan kecelakaan pada pengemudi ojek *online*. Pengemudi dan perusahaan ojek *online* diharapkan dapat melakukan pencegahan kecelakaan dengan melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan kewaspadaan berkendara agar produktivitas kerja dapat dipertahankan.

## REFERENSI

- Anisarida, AA & Santosa, W (2019) Korban Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor di Kota Bandung. Jurnal HPJI, 5 (2)
- Aris , Yuniar, N, Pratiwi, A.D (2020)

Faktor yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Ojek *Online* (Gojek) di Kota Kendari Tahun 2020. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo*, 1 (3)

Axiery, R., Ginanjar, R., Listyandini, R (2019) Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Ojek *Online* Di Kota Bogor Tahun 2019. *Jurnal Promotor* 2 (6)

Desai, AV & Haque, MA (2006) *Vigilance monitoring for operator safety: a simulation study on highway driving. Journal of safety Research*, 37

Febrianti A., Desrianty, A., Yuniar, Y (2013) Tingkat kewaspadaan dan perilaku pengemudi angkutan kota berdasarkan karakteristik jarak tempuh trayek menggunakan metode QUASA dan Drive Behaviour Questionnaire. Seminar Nasional V Manajemen & Rekayasa Kualitas

Gojek (2021) *Join The Ride*. Diakses pada 18 Mei 2021 dari: <https://www.gojek.com/en-id/>

Grab (2020) Kode Etik Mitra: Kode Etik Mitra Pengemudi. Diakses pada 18 Mei 2021 dari: <https://www.grab.com/id/en/kodeetik/>

Kemenhub (2020) Statistik Perhubungan (2019) Jakarta: Pusat Teknologi Informasi Komunikasi Kemenhub.

Kemenkumham (2009) UU RI nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan diakses pada 20 Mei 2021 dari: [http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu\\_no.22\\_tahun\\_2009.pdf](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf)

Marsaid, Hidayat, M & Ahsan (2013)

Faktor yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1 (2)

NHTSA (2020) *Motorcycle safety*. diakses pada 18 Mei 2021 dari: <https://www.nhtsa.gov/road-safety/motorcycles>

Nugroho, B (2020) Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor (Studi di Kabupaten Sampang). *Jurnal Dinamika*, 26 (16)

Prasetyo D, Mariyanti, S & Safitri, S (2017) Pengaruh kualitas pelayanan terhadap loyalitas pelanggan jasa ojek online Go-Jek. *Jurnal Psikologi*, 15 (1)

Rifal ADC, Dewi, A, Hartanti, IR (2015) Faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O Jember Indah. Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa. 2015 : 1-8. Diakses pada 20 Mei 2021 dari: <http://repository.unej.ac.id/bitstream/handle/123456789/73244/Akhmad%20David%20Casidy%20Rifal.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Simanjuntak, JPH & Widjasena, B (2013) Olah raga mempengaruhi kewaspadaan supir *dump truck* shift malam kontraktor tambang batubara. *Jurnal Promosi Kesehatan Indonesia*, 8 (2)

Utari (2015) Hubungan Perilaku Mengemudi Agresif dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas. *Jurnal Psikoborneo*, 3 (4)

WHO (2020) *Road Traffic Injuries*. Diakses pada 18 Mei 2021 dari: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injurie>