

BAB V

PENUTUP

5.1. Bahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran tingkat *safety behavior* pada pengemudi ojek *online* yang melaksanakan pekerjaannya menggunakan sepeda motor dan berlalu lintas di jalan raya. Aspek *safety behavior* atau perilaku keselamatan merupakan hal yang penting untuk mengurangi risiko maupun menghindarkan pengemudi dari kerugian akibat kecelakaan kerja. Berdasarkan hasil penelitian yang didapat dari survey menggunakan alat ukur *safety behavior*, didapati bahwa pengemudi ojek *online* mayoritas memiliki *safety behavior* pada kategori tinggi. Hal itu berarti pengemudi ojek *online* pada penelitian ini mayoritas memiliki perilaku keselamatan yang cukup atau baik. Hal itu ditunjukkan dengan data yang menyatakan bahwa pengemudi ojek *online* mematuhi peraturan lalu lintas dengan tidak berkendara melebihi batas kecepatan, tidak melakukan *zig-zag* dan juga berpartisipasi secara sukarela dalam mendukung perilaku keselamatan dengan mengutamakan keselamatan dibanding pendapatan sewaktu bekerja menggunakan sepeda motor di jalan raya. Meskipun pada aspek *safety participation* dan *safety compliance* sama-sama didominasi pada kategori tinggi.

Hasil penelitian ini mendukung penelitian serupa terkait dengan perilaku keselamatan pengendara ojek *online* yang berjudul “Studi Perilaku Pada Pengendara Ojek *online* Tentang *Safety Riding* di Kota Manado”. Pada penelitian tersebut didapati bahwa pengemudi ojek *online* memiliki pengetahuan terkait *safety riding* baik berjumlah 80% dan berperilaku aman dengan jumlah 100% (Dumanauw et al., 2018). Perilaku keselamatan pada pengendara ojek *online* dianggap sebagai hal yang penting. Terlihat pada hasil penelitian menunjukkan bahwa pentingnya *safety behavior* ditunjukkan dengan mayoritas pengemudi ojek *online* memiliki *safety behavior* pada kategori tinggi sebanyak 64 orang dengan persentase 49,2% dan kategori sedang sebanyak 37 orang dengan persentase 28,5%.

Penelitian *safety behavior* pada pengemudi ojek *online* juga ditinjau berdasarkan status berkeluarga, usia, pendidikan, serta masa kerja dari pengemudi ojek *online*. *Safety behavior* berdasarkan kelompok usia pengemudi pada data tabulasi silang tabel 4.5 menunjukkan bahwa persentase pada kategori *safety behavior* sedang nilainya mengecil dari usia 17-25 hingga kelompok usia 56-65. Dapat diartikan bahwa semakin tua usia pengemudi semakin meningkat perilaku keselamatannya. Hasil ini juga didukung oleh penelitian terkait perilaku *safety riding*. Penelitian tersebut menemukan bahwa pengemudi ojek *online* yang berusia muda lebih memiliki risiko untuk tidak berperilaku aman daripada pengemudi yang berusia lebih tua (Bunga, Sari., 2021). Selanjutnya, pengklasifikasian berdasarkan status berkeluarga pengemudi ojek *online*. Berdasarkan data tabulasi silang pada tabel 4.6 menunjukkan bahwa responden yang telah berkeluarga maupun belum berkeluarga mayoritas sama-sama memiliki *safety behavior* pada kategori tinggi dan sedang. Hal yang membedakan keduanya ialah pada kategori *safety behavior* sedang. Responden yang belum berkeluarga persentase *safety behavior* kategori sedang lebih besar daripada responden yang telah berkeluarga. Hal tersebut dapat diartikan bahwa pengemudi yang telah berkeluarga, memiliki kemungkinan lebih kecil untuk berperilaku tidak aman dibanding dengan pengemudi yang belum berkeluarga.

Temuan pada pendidikan terakhir pengemudi mayoritas pengemudi berpendidikan terakhir SMA-sederajat dengan total persentase 78,5% sebanyak 102 orang. Pengemudi dengan pendidikan terakhir SMP-sederajat memiliki angka *safety behavior* kategori tinggi yang dominan dibanding dengan klasifikasi pendidikan lain yaitu sebesar 66,7%. Berdasarkan data tersebut dapat diartikan bahwa pada kelompok pengemudi pendidikan terakhir SMP-sederajat memiliki *safety behavior* yang tinggi atau juga bisa dipahami bahwa pengemudi dengan pendidikan SMP-sederajat memiliki kemungkinan yang rendah untuk tidak berperilaku keselamatan. Hal ini dikarenakan pada responden dengan tingkat pendidikan SMP-sederajat mayoritas telah berkeluarga dengan persentase sebanyak 83,3%. Dapat dipahami pada hasil tabulasi berdasarkan status responden yang telah

berkeluarga memiliki persentase kemungkinan untuk berperilaku tidak aman lebih kecil dibanding dengan responden yang belum berkeluarga. Data tabulasi silang selanjutnya ialah terkait dengan masa kerja pengemudi ojek *online*.

Pada tabulasi silang kategori masa kerja ini, peneliti mengelompokkan masa kerja berdasarkan pengklasifikasian masa kerja ≤ 3 tahun sebagai masa kerja baru dan >3 tahun sebagai masa kerja lama (Handoko, 2010). Berdasarkan data pada tabel 4.7 didapatkan data mayoritas pengemudi berada pada masa kerja baru sebanyak 89 orang dengan persentase 68,5%. Terkait dengan *safety behavior*, pengemudi yang termasuk dalam masa kerja baru memiliki persentase *safety behavior* yang lebih rendah dibanding dengan pengemudi masa kerja lama. Hal itu dapat diartikan bahwa pengemudi yang masuk dalam kelompok pengemudi dengan pengalaman kerja lama menunjukkan kemungkinan lebih kecil untuk tidak berperilaku keselamatan dibanding dengan pengemudi ojek *online* dengan jam terbang yang relatif sedikit atau baru. Pada pengemudi dengan masa kerja baru memiliki kemungkinan untuk tidak berperilaku *safety*. Terlihat juga dari kategori *safety behavior* yang tersebar hingga kategori rendah serta persentase yang lebih besar di kategori *safety behavior* sedang. Kesimpulan berdasarkan data juga didukung oleh penelitian terdahulu terkait dengan faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek *online*. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa masa berkendara atau bekerja pengemudi ojek *online* dengan perilaku *safety riding* memiliki hubungan, yaitu pengemudi yang memiliki masa kerja baru memiliki kategori *safety riding unsafety* dan sebaliknya pada pengendara masa kerja lama memiliki perilaku yang cenderung *safety* (Manurung, 2011). Perbedaan ini dapat dikaitkan dengan pengalaman pengemudi ojek *online* semakin pengemudi terbiasa dan memiliki jam terbang yang tinggi maka akan lebih bijak dalam berkendara. Penelitian terdahulu yang menemukan bahwa keselamatan pengemudi ojek *online* meningkat seiring dengan bertambahnya pengalaman pengemudi melalui jam terbang yang dilalui pengemudi (Setiani et al., 2019). Penentuan dalam berperilaku keselamatan dapat dikaitkan dengan teori *health belief model* yang menurut penelitian yang menunjukkan bahwa persepsi terhadap risiko suatu

perilaku yang tinggi akan memperkecil kemungkinan seseorang melakukan perilaku tidak aman di masa depan (Razmara et al., 2018).

Pada penelitian ini peneliti juga adanya beberapa keterbatasan. Keterbatasan tersebut diantaranya ialah alat ukur yang menggunakan koefisien korelasi pernyataan 0,275 dikarenakan masih adanya butir pernyataan yang di bawah 0,3. Keterbatasan lain ialah terkait dengan waktu pengambilan data yang terbatas sehingga jumlah data tidak dapat menyeluruh.

5.2 Simpulan

Penelitian mendapat data dengan tujuan menggambarkan *safety behavior* pada ojek *online* di Surabaya. Peneliti juga membahas dan mengaitkan *safety behavior* pengemudi dengan karakteristik demografis pengemudi seperti usia, masa kerja, status berkeluarga, dan pendidikan terakhirnya. Simpulan berdasarkan hasil penelitian terkait *safety behavior* pengemudi ojek *online* di kota Surabaya yaitu Pengemudi ojek *online* di Surabaya mayoritas memiliki *safety behavior* dengan kategori tinggi 49,2% dan sedang 28,5%.

5.3 Saran

Berdasarkan data yang didapat dari hasil penelitian, peneliti memiliki beberapa saran sebagai berikut:

a. Bagi Pengemudi Ojek *Online*

Diharapkan pengemudi mampu tetap menjaga perilaku keselamatan dengan patuh terhadap aturan keselamatan yang ada dan juga mampu meningkatkan inisiatif dalam mendukung perilaku keselamatan sehingga tidak hanya menaati peraturan namun juga meningkatkan kesadaran akan perilaku keselamatan bagi diri maupun orang lain.

b. Bagi Perusahaan Ojek *Online*

Perusahaan dapat melakukan pemberian alat ukur *safety behavior* pada calon pengemudi, sebagai bagian dari proses perekrutan pengemudi ojek *online*.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti selanjutnya dapat meneliti variabel lain yang berhubungan dengan *safety behavior* pada ojek *online*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adilla, N., Hadi, A., Bahri, S., Guan, N. Y., How, V., & Rahman, R. A. (2017). Association between Non-Reporting of Accident and Contributing Factors in Ma Malaysia ' s Construction Industry. *In Proceedings of The 2nd Asian Conference on Ergonomics and Design*, 53, 648–651.
- Agnew, C., Flin, R., & Mearns, K. (2013). Patient safety climate and worker safety behaviours in acute hospitals in Scotland. *Journal of Safety Research*, 45, 95–101. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2013.01.008>
- Amajida, F. D. (2016). *Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "GoJek" Di Jakarta*. 48, 115–128.
- Aulia, S. N., Kurniawan, B., Wahyuni, I., Masyarakat, F. K., & Diponegoro, U. (2020). *FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING*. 8(September).
- Azwar, S. (2011). *Penyusunan skala psikologi* (2nd ed.). Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik Surabaya. (2017). Kota Surabaya Dalam Angka 2017. *BPS Kota Surabaya*, 7(1), 37–72.
https://www.researchgate.net/publication/269107473_What_is_governance/link/548173090cf22525dcb61443/download%0Ahttp://www.econ.upf.edu/~reynal/Civil_wars_12December2010.pdf%0Ahttps://think-asia.org/handle/11540/8282%0Ahttps://www.jstor.org/stable/41857625
- Basrowi, S. dan. (2009). *Manajemen Penelitian Sosial*. Mandar Maju.
- Beus, J. M., McCord, M. A., & Zohar, D. (2016). Workplace safety. *Organizational Psychology Review*, 6(4), 352–381.
<https://doi.org/10.1177/2041386615626243>
- Bunga, Sari., D. (2021). Health Publica Health Publica. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 2(1), 40–51.
- Direktorat Jenderal Bina Marga 02/IN/Db/2012. (2012). *Panduan Teknis I Rekyasa Keselamatan Jalan*. 1–139.
- Dumanauw, O., Kawatu, P. A. T., Malonda, N. S. H., Kesehatan, F., Universitas, M., & Ratulangi, S. (2018). Studi Perilaku pada Pengendara Ojek Online Tentang Safety Riding di Kota Manado. *Kesehatan Masyarakat*, 7(5).
- French, M. T., Gumus, G., & Homer, J. F. (2009). Public policies and motorcycle safety. *Journal of Health Economics*, 28(4), 831–838.
<https://doi.org/10.1016/j.jhealeco.2009.05.002>
- Friana, H. (2018). Lingkaran Setan Pelanggaran Lalu Lintas Driver Ojek Online. In *tirto.id*. <https://tirto.id/lingkaran-setan-pelanggaran-lalu-lintas-driver-ojek-online-cFPA>
- Hakim, R. (2022, March 12). Sembrono Pindah Jalur, Driver Ojek Online dan Penumpang di Surabaya Patah Tulang usai Kecelakaan Lalu Lintas. *Tugujatim.Id*. <https://tugujatim.id/sembrono-pindah-jalur-driver-ojek-online-dan-penumpang-di-surabaya-patah-tulang-usai-kecelakaan-lalu-lintas/>
- Handoko, H. (2010). *Manajemen Personalia & Sumber Daya Manusia* (2nd ed.). BPFE UGM.
- Kewohon, A. A., Ratu, J. M., & Landi, S. (2020). Studi Tingkat Pengetahuan dan Persepsi tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Berbasis Gender

- pada Pekerja Ojek Online di Kota Kupang. *Media Kesehatan Masyarakat*, 2(3), 1–7. <https://doi.org/10.35508/mkm.v2i3.2887>
- Kumphong, J., Satiennam, T., Satiennam, W., Inthavongsa, P., & Pramualsardikul, S. (2019). Motorcycle helmet use and the theory of traffic psychology for behavior change in Lao PDR. *International Journal of GEOMATE*, 16(56), 203–208. <https://doi.org/10.21660/2019.56.4747>
- M, S. (2021). Peningkatan Kesadaran Keselamatan Berkendara Bagi Pengemudi Ojek Online di Surabaya. *J-ADIMAS (Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat)*.
- Manurung. (2011). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Cakrawala - Jurnal Humaniora*, 1(2), 91–99.
- Neal, A, Gri, M. A., & Hart, P. M. (2000). Neal 2000 SafetySci org climate impact on behav! *Journal Individual Behaviour*, 34(1), 99–109.
- Neal, Andrew, & Griffin, M. A. (2002a). Safety Climate and Safety Behaviour. *Australian Journal of Management*, 27(1_suppl), 67–75. <https://doi.org/10.1177/031289620202701s08>
- Neal, Andrew, & Griffin, M. A. (2002b). Safety Climate and Safety Behaviour. *Australian Journal of Management*, 27(1_suppl), 67–75. <https://doi.org/10.1177/031289620202701s08>
- Rachman, S., Radomsky, A. S., & Shafran, R. (2008). Safety behaviour: A reconsideration. *Behaviour Research and Therapy*, 46(2), 163–173. <https://doi.org/10.1016/j.brat.2007.11.008>
- Rahman, P. (2022, March 15). Nekat Terobos Perlintasan, Driver Ojol di Surabaya Tewas Tertabrak KA. *Detik.Com*.
- Razmara, A., Aghamolaei, T., Madani, A., Hosseini, Z., & Zare, S. (2018). Prediction of safe driving Behaviours based on health belief model: The case of taxi drivers in Bandar Abbas, Iran. *BMC Public Health*, 18(1), 1–8. <https://doi.org/10.1186/s12889-018-5300-5>
- Rusyda, H. M., & Abdul Aziz, S. F. (2021). The Development of Safety Behavior: A 30-Year Review. *International Journal of Academic Research in Economics and Management Sciences*, 10(1), 46–71. <https://doi.org/10.6007/ijarems/v10-i1/9212>
- Sari, A. (2021). 10 Negara Pengguna Sepeda Motor Terbanyak, Indonesia di Urutan Ketiga. *Tempo.Co*.
- Setiani, A., Abdul, S., & Azra, Z. (2019). Keselamatan Pengemudi Go-Jek di Jakarta Timur. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 06(01), 11–22.
- Sharpe, L., Todd, J., Scott, A., Gatzounis, R., Menzies, R. E., & Meulders, A. (2022). Safety behaviours or safety precautions? The role of subtle avoidance in anxiety disorders in the context of chronic physical illness. *Clinical Psychology Review*.
- Sukmawijaya, A. (2018). Menhub Minta DPR Setujui Regulasi Aturan Ojek Online. *KumparanBISNIS*.
- Syarief, I. (2022, February 26). Setiap Hari Sepuluh Orang Meninggal Dunia karena Kecelakaan Lalu Lintas

di Jawa Timur. *Suarasurabaya.Net*.

Yati, R. (2021). *Kemenhub: Tiap Jam, 3 Orang Tewas Akibat Kecelakaan Lalu Lintas*. *Bisnis.Com*.

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20210420/98/1383639/kemenhub-tiap-jam-3-orang-tewas-akibat-kecelakaan-lalu-lintas>