

Edukasi *Safety Riding* pada Pengendara Ojek Pangkalan

Putri Winda Lestari^{a,1,*}, Rinno Bhima Anggara^{b,2}, Darmansyah Putra Maulana^{b,3}^{a, b} Universitas Binawan, Jl. Kalibata Raya No 25-30, Jakarta Timur, Indonesia¹ winda@binawan.ac.id; ² rinnobhima12@gmail.com; ³ maulana020799@gmail.com

* corresponding author

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Keywords:

Education
Safety Riding
Traditional taxi bike
Accidents
Motorbikes

In recent years, motorcyclists have experienced an increase in road traffic accidents. Factors causing accidents include human factors, infrastructure, and the environment. One of the strategies efforts to decrease the accident rate is by increasing the knowledge of the riders which in turn can improve orderly traffic behavior. Still found base motorcycle taxi drivers who are not orderly in traffic. The high potential and number of motorcycle accidents, especially at base motorcycle taxis, requires prevention by implementing safety riding awareness. The goal of this project is to broaden one's the knowledge of base motorcycle taxis about safety riding. Mitra is a base motorcycle taxi at Pasar Minggu Station. The method used is education about safety riding. Education discusses the number of vehicle accidents, the impact, the importance of safety riding and the obligation of riders to ensure passengers feel safe and comfortable. Traditional taxi bike riders are delighted with the information offered, with knowledge gain of 67% to 81%. The implementation of education about safety riding has a positive effect on public knowledge about driving safety

Pendahuluan

Saat ini, masyarakat memiliki mobilitas yang tinggi. Tingginya mobilitas, menyebabkan jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat. Kendaraan bermotor roda dua memiliki kenaikan paling tinggi dibandingkan kendaraan lainnya. Jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2016 sebanyak 105.150.082, kemudian meningkat menjadi 111.988.683 di tahun 2017 dan 120.101.047 di tahun 2018 (BPS, 2018).

Selama kurun 2013-2017, terjadi kenaikan rata-rata jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 0,77% per tahun. Kenaikan jumlah kecelakaan ini juga disertai dengan kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia (3,72%) dan luka ringan (2,08%) (BPS, 2017). Berdasarkan data BPS, pada tahun 2015 terjadi kecelakaan sebanyak 96.233, kemudian meningkat menjadi 106.644 di tahun 2016. Di tahun 2017 terjadi 104.327 kecelakaan dan 109.215 di tahun 2018 (BPS, 2018). Kecelakaan lalu lintas didominasi sekitar 70% oleh pengendara roda dua atau sepeda motor.

Kecelakaan lalu lintas memiliki dampak serius baik secara materil maupun non materil. Kecelakaan dapat berpengaruh terhadap kinerja termasuk kualitas hidup korban setelah terjadinya kecelakaan. Korban yang mengalami cedera serius dan mengakibatkan cacat permanen dapat menurunkan kualitas hidup korban di masa depan. Hal ini menyebabkan beban fisik, psikologis dan ekonomi yang tidak sedikit (Riyadina & Puspitasari, 2007). Korban yang mengalami cedera ringan mengalami penurunan produktifitas selama masa pemulihan. Tak jarang kecelakaan lalu lintas juga menimbulkan kematian.

Kecelakaan lalu lintas terjadi karena adanya faktor-faktor penyebab kecelakaan secara kumulatif. Penyebab tersebut yaitu faktor manusia, sarana prasarana dan lingkungan (Marsaid et al., 2013) (Saputra, 2017). Kecelakaan terjadi apabila salah satu dari faktor tersebut tidak sesuai dengan sebagaimana harusnya. Faktor manusia seperti tidak patuh atau pelanggaran peraturan lalu lintas, lengah dan melebihi batas kecepatan. Faktor sarana dan prasarana misalnya faktor kendaraan yang tidak aman yaitu lampu tidak berfungsi maupun rem yang tidak berfungsi dengan baik. Faktor lingkungan seperti jalanan yang rusak dan berlubang, adanya tikungan tajam, maupun tidak adanya

marka atau rambu lalu lintas. Kondisi alam seperti hujan dan kabut juga dapat menjadi faktor terjadinya kecelakaan kendaraan (Djaja et al., 2016).

Faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas berasal dari manusia, sebab manusia adalah pengguna jalan yang menjadi unsur pokok dalam mobilitas lalu lintas. Faktor manusia salah satunya karena rendahnya disiplin dan kurangnya pelatihan bagi pengendara dalam berlalu lintas (Saputra, 2017). Pengendara cenderung patuh ketika ada petugas lalu lintas, namun jika tidak ada petugas lalu lintas, pengendara abai terhadap peraturan (Riyadina & Puspitasari, 2007). Ketaatan pada peraturan lalu lintas berkaitan dengan faktor pendidikan. Selain disiplin terhadap peraturan lalu lintas, juga diperlukan integritas yang tinggi ketika mengendarai kendaraan, kegiatan yang mengundang risiko saat berkendara harus dihindari (Djaja et al., 2016).

Tingkat kecelakaan lalu lintas dapat diturunkan dengan meningkatkan pengetahuan pengendara. Peningkatan pengetahuan, diharapkan mampu meningkatkan sikap dan perilaku pengendara untuk tertib dalam berlalu lintas (Ariwibowo, 2013). Pengetahuan termasuk dalam faktor manusia pada tahapan pra-kecelakaan. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan merupakan faktor risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengendara yang memiliki tingkat pengetahuan yang kurang baik lebih berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan yang pengetahuannya baik. Setiap pengendara memerlukan pengetahuan terkait aspek keselamatan berkendara (Hidayati & Hendrati, 2016).

Saat ini khususnya di Jabodetabek, masyarakat banyak menggunakan transportasi seperti ojek, selain karena harganya terjangkau juga dianggap lebih efisien dari segi waktu dalam menghadapi kemacetan. Ojek sendiri terbagi menjadi dua, yaitu ojek *online* dan ojek pangkalan. Dilihat dari kepatuhan berlalu lintas, ojek *online* cenderung lebih patuh karena menyediakan helm bagi pengendara maupun penumpang, serta kelengkapan sepeda motor dan atribut pengendara sesuai standar. Selain itu, dari pihak perusahaan juga melakukan pelatihan tentang *safety riding*. Berbeda dengan ojek pangkalan yang masih ditemukan banyak perilaku yang tidak selaras dengan Undang-Undang Republik Indonesia No: 22 tahun 2009 seperti tidak menggunakan helm bagi pengendara dan penumpang, kelengkapan SIM dan STNK yang kurang, juga kelengkapan sepeda motor dan atribut pengendara yang tidak sesuai standar.

Berfokus pada tingginya potensi kecelakaan yang disebabkan oleh sepeda motor khususnya pada ojek pangkalan, maka perlu dilakukan upaya preventif yaitu dengan cara menjalankan *safety riding awareness* bagi pengendara ojek pangkalan. Tujuan kegiatan ini yaitu untuk mengedukasi dan meningkatkan pengetahuan ojek pangkalan tentang *safety riding*.

Pelaksanaan dan Metode

Kegiatan ini dilakukan di Stasiun Pasar Minggu, Jakarta selama bulan November sampai Desember 2018. Mitra merupakan ojek pangkalan di Stasiun Pasar Minggu. Mitra dipilih karena dibandingkan dengan ojek *online*, ojek pangkalan cenderung kurang tertib dalam berkendara. Metode pendidikan masyarakat menjadi fokus utama kegiatan ini yaitu dengan penyuluhan atau edukasi tentang *safety riding* yang bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan pengendara ojek pangkalan tentang *safety riding*.

Secara umum, terdapat tiga tahapan dalam kegiatan ini. Pertama, tahap persiapan yaitu koordinasi internal tim pengabdian, pembuatan proposal serta pembuatan instrument yang dibutuhkan seperti soal *pre-test*, *post-test* dan materi pengabdian. Tahap kedua adalah pelaksanaan kegiatan pengabdian mulai dari pengenalan tim dan penjelasan tujuan kegiatan pengabdian, pengisian *pre-test* oleh kelompok sasaran, penyampaian materi edukasi, diskusi dan *post-test*. Tahap terakhir adalah analisis *feedback* dan evaluasi kegiatan pengabdian masyarakat.

Metode kegiatan pengabdian masyarakat dipaparkan sebagai berikut:

1. Melakukan *pre-test* pada kelompok sasaran (pengendara ojek pangkalan). *Pre-test* berupa kuesioner yang terdiri dari 20 pertanyaan pelican Ganda terkait *safety riding*.

2. Melakukan kegiatan presentasi materi edukasi atau penyuluhan tentang *safety riding*. Berbagai materi tentang *safety riding* dipaparkan diantaranya tentang jumlah kecelakaan kendaraan yang terjadi, dampak kecelakaan, pentingnya *safety riding* dan kewajiban pengendara untuk memastikan penumpang merasa aman dan nyaman, serta hal-hal yang harus dilakukan pengemudi ketika berkendara.
3. Melakukan diskusi dan tanya jawab terkait *safety riding*
4. Melakukan *post-test* pada kelompok sasaran (pengendara ojek pangkalan). *Post-test* berupa kuesioner yang terdiri dari 20 pertanyaan pilihan ganda terkait *safety riding*. Soal *post-test* sama dengan soal *pre-test*.

Ketercapaian tujuan dan efektifitas kegiatan pengabdian masyarakat ini diketahui dari hasil perbandingan *pre-test* beserta *post-test*. Metode ini dipilih guna melihat seberapa besar ekskalasi pengetahuan tentang *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan setelah dilakukan edukasi.

Hasil dan Pembahasan

Edukasi tentang *safety riding* perlu dilakukan untuk meningkatkan kesadaran tertib berlalu lintas, khususnya pada pengendara ojek pangkalan. Penerapan *safety riding*, selain menjamin keselamatan pengendara, juga memastikan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Pada awal penyampaian materi edukasi, dipaparkan tentang peningkatan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia dan sebagian besarnya merupakan kecelakaan pengendara sepeda motor. Dalam pemamaparan materi ditekankan bahwa kecelakaan lalu lintas dapat dihindari jika pengendara atau pengguna jalan mengemudi dengan aman dan mematuhi aturan lalu lintas. *Safety riding* adalah fondasi pelatihan menggunakan kendaraan yang berfokus tidak hanya pada keselamatan pengemudi, tetapi juga keselamatan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap semua probabilitas yang dapat terjadi selama berkendara (Ariwibowo, 2013).

Selain pemamaparan tentang data kecelakaan dan dampak kecelakaan, juga dipaparkan tentang hal-hal yang harus diperhatikan dalam *safety riding* misalnya dengan melakukan pengecekan kendaraan sebelum perjalanan. Bagian-bagian yang harus dilakukan pengecekan diantaranya adalah bensin, oli, rantai, ban, lampu, baterai/aki, baut mur, kaca spion, kopling dan rem. Legalitas dalam berkendara juga harus dipenuhi, misalnya dengan selalu membawa STNK dan SIM saat berkendara. STNK menunjukkan bahwa kendaraan legal. SIM adalah bukti legal bahwa seseorang sudah mengerti akan peraturan lalu lintas dan memiliki kemampuan dalam berkendara.

Dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini, juga dijelaskan tentang kelengkapan yang harus dipenuhi saat berkendara, misalnya penggunaan APD (Alat Pelindung Diri). Pengendara maupun penumpang harus memakai helm standard (*full face* atau *half face*) dan kaca helm harus dalam keadaan bersih untuk memastikan bahwa tidak mengganggu jangkauan pandang pengendara. Helm yang digunakan juga harus SNI dan dikaitkan hingga berbunyi klik. Selain APD berupa helm, pengendara juga sebaiknya menggunakan sarung tangan yang mudah menyerap keringat dan kesat saat memegang *handle* motor, akan optimal jika sarung tangan dilengkapi bahan keras di bagian depan tangan. Pengendara juga disarankan menggunakan jaket untuk melindungi tubuh dari terpaan angin maupun saat terjadi benturan. Jika berkendara dalam keadaan gelap, gunakan jaket/rompi *fluorecent*. Apabila dalam kondisi hujan, pengendara harus menggunakan jas hujan yang terpisah (atasan dan celana), dengan bahan yang tidak mudah sobek dan tahan air ketika hujan. Pengendara juga harus menggunakan sepatu yang nyaman dan aman bagi seluruh lapisan kaki, minimal menutupi daerah mata kaki. Penggunaan sandal sebaiknya dihindari saat berkendara. Hal yang tidak kalah penting adalah mematuhi peraturan lalu-lintas, menjaga etika, hati-hati serta khusus untuk kendaraan roda dua wajib menyalakan lampu pada siang hari (Puspitasari & Hendrati, 2013).

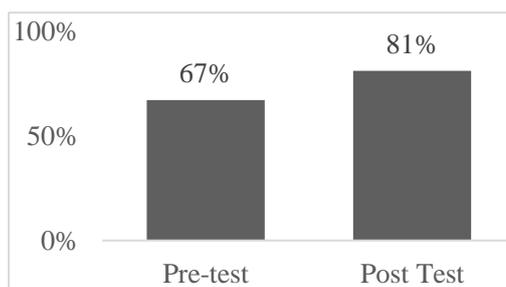
Saat pemaparan materi tentang *safety riding*, kelompok sasaran terlihat cukup antusias. Selain dilakukan edukasi melalui penyampaian materi tentang *safety riding*, kelompok sasaran (pengendara ojek pangkalan) juga diajak berdiskusi. Beberapa poin yang didiskusikan adalah alasan kenapa banyak pengendara ojek pangkalan yang tidak menerapkan prinsip *safety riding* seperti

tidak menggunakan kendaraan yang baik, tidak menggunakan APD seperti helm atau perilaku lain seperti melanggar rambu lalu lintas.

Sebagian besar ojek pangkalan menyatakan bahwa mereka tidak memiliki kelengkapan dalam berkendara, misalnya helm. Mereka tidak menyediakan helm dengan alasan jarak tempuh ke lokasi tujuan penumpang cenderung dekat dan menggunakan jalan kompleks, sehingga tidak ada polisi yang berjaga. Padahal, menggunakan helm bukan hanya ketika dilakukan razia lalu lintas atau ketika melewati jalan utama. Helm merupakan suatu keharusan dalam berkendara, baik jarak dekat maupun jauh. Penggunaan helm adalah untuk melindungi bagian kepala pengendara dan penumpang apabila terjadi kecelakaan, bukan hanya menghindari tilang.

Selain helm, ditemukan juga beberapa kendaraan yang tidak sesuai standar, misalnya tidak dilengkapi spion atau mengganti ban motor dengan ukuran yang tidak seharusnya. Padahal, setiap komponen kendaraan memiliki fungsinya masing-masing yang dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan (Manurung et al., 2019). Kelengkapan SIM dan STNK cukup baik, hanya sedikit ojek online yang tidak memiliki SIM dengan alasan belum melakukan perpanjangan SIM.

Sebagian besar ojek pangkalan tidak menggunakan sarung tangan, jaket, maupun sepatu ketika berkendara. Mereka merasa panas, repot dan tidak nyaman ketika menggunakan kelengkapan tersebut. Padahal, ketersediaan sarana merupakan *enabling factor* yang dapat meningkatkan motivasi seseorang untuk dapat merealisasikannya dalam perilaku yang nyata (Manurung et al., 2019). Berdasarkan diskusi ini juga diketahui banyak pengendara ojek pangkalan yang menyatakan bahwa sering melanggar peraturan lalu lintas misalnya berputar arah tidak pada tempat semestinya.



Gambar 1. Peningkatan Pengetahuan Pengendara Ojek Pangkalan Sebelum dan Sesudah Edukasi

Berdasarkan hasil analisis data, diketahui terjadi peningkatan pengetahuan setelah dilakukan kegiatan edukasi. Pertanyaan pada kuesioner yaitu tentang APD saat berkendara, pemeriksaan kendaraan, peraturan lalu lintas, serta legalitas ketika berkendara. Sebelum dilakukan edukasi, nilai rata-rata adalah 67% sedangkan setelah dilakukan edukasi, nilai rata-rata meningkat menjadi 81%. Peningkatan nilai sebelum dan sesudah edukasi merupakan bukti bahwa tujuan kegiatan pengabdian masyarakat ini telah tercapai. Faktor dasar yang mempengaruhi perilaku seseorang adalah pengetahuan. Dengan adanya pengetahuan, maka seseorang dapat memutuskan untuk melakukan tindakan yang dianggap baik. Semakin luas pengetahuan seseorang maka semakin bijak pula dalam memutuskan suatu hal, selain itu pengetahuan juga akan membuat perilaku seseorang lebih permanen dan berkelanjutan (Ariwibowo, 2013).

Adanya implementasi pendidikan masyarakat atau edukasi tentang *safety riding* memberikan pengaruh positif terhadap pengetahuan masyarakat tentang keselamatan berkendara (Lestari et al., 2019). Semakin baik pengetahuan seseorang mengenai *safety riding* maka perilakunya berkendara yang aman dan selamat juga akan baik dan meningkat pula (Balladho et al., 2016) (Manopo & Kandou, 2018).

Penutup

Simpulan

Pelaksanaan pengabdian masyarakat berupa edukasi atau penyuluhan tentang *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Stasiun Pasar Minggu, Jakarta Selatan berjalan dengan baik dan sesuai rencana. Tujuan kegiatan pengabdian masyarakat pun tercapai, hal ini dapat dilihat dari peningkatan

pengetahuan tentang *safety riding* setelah dilakukan edukasi. Selain itu, pengendara ojek pangkalan juga cukup antusias dan aktif saat diskusi. Kegiatan pengabdian masyarakat ini diharapkan dapat memberi kesadaran baru kepada pengendara ojek pangkalan bahwa keselamatan dan kenyamanan pengendara dan penumpang adalah hal yang harus diprioritaskan yaitu dengan cara menerapkan *safety riding*.

Saran

Diharapkan pengendara ojek pangkalan menerapkan *safety riding*, serta perlu adanya kontribusi dari pemerintah dan masyarakat untuk melakukan edukasi secara rutin tentang *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan.

Daftar Pustaka

- [1]. Ariwibowo, R. (2013). Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2(1), 1-10.
- [2]. Balladho, A., Colle, A., Asfian, P., Ode, W., Nur, S., & Andisiri, 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), 1–8.
- [3]. BPS. (2017). *Statistik Transportasi Darat 2017*.
- [4]. BPS. (2018). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018*.
- [5]. Djaja, S., Widyastuti, R., Tobing, K., Lasut, D., & Irianto, J. (2016). Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2010-2014. *Jurnal Ekologi Kesehatan*, 15(1), 30–42.
- [6]. Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiology*, 4(2), 275–287. <https://doi.org/10.20473/jbe.v4i2.2016.275>
- [7]. Lestari, N. D., Budi, A. W. S., & Afik, A. (2019). Pemberdayaan Lintas Sektor dalam Upaya Mewujudkan Masyarakat Peduli Kesehatan dan Keselamatan Berkendara. *Jurnal Pengabdian Pada Masyarakat*, 4(4), 443–450. <https://doi.org/10.30653/002.201944.220>
- [8]. Manopo, S. E., & Kandou, G. D. (2018). Hubungan antara Pengetahuan, Tingkat Pendidikan dan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding pada Tukang Ojek di Kecamatan Langowan Utara Kabupaten Minahasa. *Jurnal KESMAS*, 7(5).
- [9]. Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara Jasmien. *Jurnal STIKes Siti Hajar*, 1(2), 91–99.
- [10]. 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), 98–112.
- [11]. Puspitasari, A. D., & Hendrati, L. Y. (2013). Hubungan antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 1(2), 192–200.
- [12]. Riyadina, W., & Puspitasari, I. (2007). Profil Keparahan Cedera pada Korban Kecelakaan Sepeda Motor di Instalasi Gawat Darurat RSUP Fatmawati. *Universa Medicina*, 26(2), 64–72.
- [13]. Saputra, A. D. (2017). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016 Nasional Keselamatan Transportasi) Database from 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179–190.