



## FACTORS RELATED TO TWO-WHEELED SAFETY RIDING BEHAVIOR AT PRODUCTION PLANNING WORKERS AT PT. YUASA BATTERY INDONESIA IN 2021

FAKTOR-FAKTOR BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA RODA DUA (SAFETY RIDING) PADA PEKERJA PRODUCTION PLANNING DI PT. YUASA BATTERY INDONESIA TAHUN 2021

Siti Rachmawati Khoirunnadhira Irawan\*, Eka Cempaka Putri, Decy Situngkir, Fierdania Yusvita, Mirta Dwi Rahmah Rusdy

Public Health Study Program, Faculty of Health Sciences, Esa Unggul University

Research Report  
Penelitian

### ABSTRACT

**Background:** The high number of uses of this means of transportation has hidden dangers for its use. Based on data from the Police Traffic Corps, it was discovered that the number of accidents involving motorcycles in 2020 reached 107.500 cases. **Purpose:** To determine the factors related to the safety behavior of two-wheeled driving (safety riding) on workers in the production planning division at PT. Yuasa Battery Indonesia in 2021. **Method:** It is a quantitative study with a cross-sectional study design. The population of this study were 76 workers in the production planning division at PT. Yuasa Battery Indonesia. The sample used in this study amounted to 50 workers derived by random sampling technique. Data collection used primary and secondary data obtained from questionnaires and companies regarding the number and causes of traffic accidents that occurred to workers as well as records related to the implementation of safety riding training. **Result:** 28 workers (56%) in the production planning section behaved unsafety riding. The results of the chi-square test showed that there was a relationship between age ( $p$ -value=0.002), knowledge ( $p$ -value=0.000), attitude ( $p$ -value=0.000), driving skills ( $p$ -value=0.000) and safety driving behavior (safety riding), and there is no relationship between education ( $p$ -value=1.000) with safety riding. **Conclusion:** There was a relationship among the variables of age, safety riding knowledge, driving attitude, and driving skills, meanwhile there was no relationship between education variable and two-wheel driving safety behavior.

### ABSTRAK

**Latar belakang:** Tingginya angka penggunaan alat transportasi tersebut memiliki bahaya tersembunyi untuk penggunaannya, berdasarkan data Korps Lalu Lintas Polri ditemukan angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor tahun 2020 mencapai 107.500 kasus. **Tujuan:** Untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara roda dua (safety riding) pada pekerja production planning di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021. **Metode:** Jenis penelitian ini kuantitatif desain studi cross-sectional. Populasi penelitian 76 pekerja production planning di PT. Yuasa Battery Indonesia. Sampel yang digunakan berjumlah 50 pekerja yang diperoleh dengan teknik simple random sampling. Pengumpulan data menggunakan data primer dan data sekunder yang diperoleh dari proses pengisian kuesioner dan data dari perusahaan terkait jumlah dan penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pekerja, serta catatan pelaksanaan training safety riding. **Hasil:** 28 pekerja (56%) production planning berperilaku unsafety riding. Hasil penelitian uji chi-square menunjukkan ada hubungan antara usia ( $p$ -value=0,002), pengetahuan safety riding ( $p$ -value=0,000), sikap berkendara ( $p$ -value=0,000), keterampilan berkendara ( $p$ -value=0,000) dengan perilaku keselamatan berkendara roda dua (safety riding), dan tidak ada hubungan antara pendidikan ( $p$ -value=1,000) dengan perilaku safety riding. **Kesimpulan:** Terdapat hubungan antara variabel usia, pengetahuan safety riding, sikap berkendara, keterampilan berkendara dan tidak terdapat hubungan antara variabel pendidikan dengan perilaku keselamatan berkendara roda dua.

### ARTICLE INFO

Received 27 March 2022  
Revised 14 May 2022  
Accepted 30 September 2022  
Online 01 November 2022

Correspondence:  
Siti Rachmawati Khoirunnadhira Irawan

E-mail:  
rahmanadhira4@gmail.com

**Keywords:**  
Safety riding, Behavior

**Kata kunci:**  
Perilaku keselamatan berkendara roda dua (safety riding), Perilaku



## PENDAHULUAN

Perkembangan transportasi di Indonesia semakin berkembang dewasa ini. Namun, penggunaan kendaraan roda dua menjadi daya tarik lebih tinggi sehingga jumlah penggunaannya lebih besar dibandingkan kendaraan lain (Badan Pusat Statistik Nasional, 2020). Transportasi pada saat ini sangat dibutuhkan masyarakat untuk dapat membantu dan memudahkan dalam mendukung aktivitas sehari-hari atau memudahkan seseorang untuk pergi ke tempat tujuan. Beragam pilihan moda transportasi di Indonesia yang dapat dipilih oleh masyarakat. Masyarakat yang menginginkan moda transportasi lebih cepat dapat menggunakan transportasi udara, yang menginginkan moda transportasi lebih murah namun harus melewati antar pulau dapat menggunakan moda transportasi laut, dan untuk mobilitas jarak dekat dapat menggunakan transportasi darat. Berdasarkan ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi darat paling banyak digunakan dalam kegiatan sehari-hari khususnya kendaraan sepeda motor roda dua (Rosihan, 2013).

Keselamatan berkendara roda dua atau *safety riding* adalah suatu perilaku ketika mengendarai kendaraan khususnya kendaraan bermotor memiliki tujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* berkaitan dengan tata cara berkendara yang aman, perlengkapan lengkap, dan kondisi kendaraan yang baik (Kusmagi, 2010). *Safety riding* merupakan tata cara mengendarai sepeda motor secara aman untuk diri sendiri maupun orang lain di sekitarnya (*Motorcycle Safety Foundation*, 2007). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mendefinisikan kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan raya yang tidak diperkirakan sebelumnya dan bukan unsur kesengajaan yang melibatkan orang lain atau tidak melibatkan orang lain, tetapi dapat menyebabkan kerusakan harta benda dan cidera pada pengendara (Kementerian Perhubungan, 2019). 75% penyebab kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia. Sebagian besar, kecelakaan terjadi karena kurangnya pengetahuan dan perilaku berkendara tidak aman dari pengemudi seperti tidak menggunakan helm, jaket, rompi, sarung tangan khusus berkendara, tidak menggunakan sepatu keselamatan, penggunaan ponsel saat mengemudi atau berkendara, mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, merokok, mengonsumsi alkohol dan obat-obatan, serta tidak mematuhi peraturan lalu lintas (Badan Intelijen Negara Republik Indonesia, 2014).

WHO (2018) menyatakan tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan dan tertinggi terjadi pada tahun 2016 hingga mencapai angka 1,35 juta. Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di Indonesia mengalami perkembangan signifikan. Tahun 2017, jumlah kasus mencapai 101.022, tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 103.672 dan tahun 2019 menjadi 107.500 (Korps Lalu Lintas Polri, 2020). Angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Tangerang mencapai 551 kasus di tahun 2018

dan mengalami penurunan menjadi 510 kasus di tahun 2019. Menurut Data Kecelakaan Kepolisian Kota Tangerang bahwa faktor utama pemicu kecelakaan lalu lintas di Kota Tangerang disebabkan oleh *human error* atau kelalaian yang dilakukan oleh pengendara (Satlantas Polres Metro Tangerang Kota, 2020).

Salah satu upaya untuk menanggulangi atau mengantisipasi terjadinya cidera lalu lintas yaitu dengan melakukan intervensi melalui *safety riding* kepada masyarakat. *Safety riding* adalah cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi tingkat cidera akibat kecelakaan di jalan raya. *Safety riding* dirancang untuk memberikan pengetahuan kepada pengemudi mengenai risiko yang mungkin terjadi selama berkendara di jalan raya (Alam, 2018).

Wulandari et al. (2017) menyebutkan terdapat hubungan antara pengetahuan, sikap, motivasi, peran teman kerja dengan perilaku *safety riding* pada kurir pos sepeda motor di PT. POS Indonesia Cabang Erlangga Semarang. Menurut hasil penelitian Utari (2010) bahwa ada hubungan antara sikap dan keterampilan berkendara mahasiswa terhadap perilaku *safety riding* di Universitas Gunadarma Bekasi. Kemudian dikuatkan kembali oleh penelitian Syukri et al. (2021) menyatakan terdapat hubungan antara pengetahuan, sikap, dan ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD) dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek *daring* di kota Jambi. Penelitian Aulia et al. (2020) menyebutkan bahwa adanya hubungan pengetahuan, kondisi kendaraan, dan penggunaan APD terhadap perilaku *safety riding* pada *driver* ojek *online* di kota Semarang.

Penulis melakukan penelitian di PT. Yuasa Battery Indonesia karena 80% karyawan di perusahaan ini menggunakan kendaraan sepeda motor sebagai transportasi pulang dan pergi ke tempat kerja. Berdasarkan hal ini, maka penulis melakukan wawancara sebagai studi awal dan observasi kepada 20 orang pekerja *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia. Didapatkan sebanyak 13 orang (65%) pekerja yang mengendarai sepeda motor tidak berperilaku *safety riding*, diantaranya 70% pengendara tidak memeriksakan fungsi klakson atau bel sepeda motor sebelum berkendara, 65% pengendara tidak selalu menjaga jarak dengan pengendara lain, dan 65% pengendara tidak memeriksa tekanan ban sebelum berkendara dan penggunaan APD seperti helm tidak berstandar SNI.

Berdasarkan adanya perilaku tidak aman tersebut selama berkendara, pada tahun 2020 sebanyak 9 kasus kecelakaan lalu lintas yang dialami pekerja *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia sehingga menyebabkan hilangnya hari kerja dan produktivitas menurun. Berdasarkan hasil telaah dokumen, pada data kecelakaan kerja di perusahaan, penulis melihat jumlah pekerja mengalami kecelakaan lalu lintas saat berangkat ke area kerja dan kembali ke rumah setelah bekerja bersifat fluktuatif. Tahun 2018 - 2020 kasus kecelakaan di jalan raya mengalami perkembangan pada pekerja. Tahun 2018 terjadi 5 kasus kejadian kecelakaan, tahun 2019 terjadi 7 kasus, dan tahun 2020 terjadi 9 kasus.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan sekretaris Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3) dan juga merupakan ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di PT. Yuasa Battery Indonesia, tahun 2021 dalam kurun waktu 3 - 6 bulan terakhir telah terjadi kecelakaan ringan sebanyak 3 kali dan 1 orang diantaranya merupakan pekerja *production planning*. Kecelakaan ringan yang terjadi pada pekerja seperti pekerja yang mengendarai sepeda motor menabrak lubang jalan, menabrak pembatas jalan yang sedang ada perbaikan, terpeleset karena ban selip saat hujan, jatuh dari motor karena mengantuk dan kelelahan disebabkan jarak dari tempat tinggal ke perusahaan yang cukup jauh.

Pada saat pekerja mengalami kecelakaan lalu lintas, petugas P2K3 akan melakukan investigasi kecelakaan dengan cara bertanya kepada pekerja yang mengalami kecelakaan dan juga saksi yang ada pada lokasi kejadian kecelakaan. Kemudian data kecelakaan lalu lintas tersebut dicatat oleh petugas P2K3 untuk dilakukan evaluasi pada rapat rutin P2K3 setiap dua bulan sekali. Dampak dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pekerja dapat menghilangkan waktu kerja dan perusahaan kehilangan atau kekurangan tenaga kerja sehingga berdampak juga pada produktivitas perusahaan yang menurun. Berdasarkan latar belakang, maka penulis tertarik melakukan penelitian mengenai "Faktor-faktor Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Roda Dua (*Safety Riding*) pada Pekerja *Production Planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia Tahun 2021".

## MATERIAL DAN METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain studi *cross-sectional*. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah *safety riding* dan variabel independen antara lain usia, pendidikan, pengetahuan *safety riding*, sikap berkendara, dan keterampilan berkendara. Penelitian ini dilakukan pada bulan Maret - September tahun 2021 di PT. Yuasa Battery Indonesia. Populasi pada penelitian ini pekerja *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia berjumlah 76 orang dan sampel dihitung menggunakan rumus uji hipotesis 2 proporsi. Didapatkan sampel berjumlah 50 orang. Selanjutnya, 50 orang ini diambil secara *random sampling*. Instrumen yang digunakan telah dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas dengan hasil yang valid dan reliabel. Para responden diminta untuk mengisi pertanyaan pada kuesioner. Analisis data pada penelitian ini berupa analisis univariat dan analisis bivariat menggunakan dan uji *chi-square*.

## HASIL

Analisis univariat bertujuan melihat gambaran frekuensi pada masing-masing variabel disajikan pada Tabel 1. Analisis bivariat digunakan melihat hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen (Tabel 2). Variabel dependen meliputi *safety riding* dan variabel independen meliputi usia, pendidikan, pengetahuan, sikap dan keterampilan berkendara.

**Tabel 1.** Distribusi frekuensi faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara roda dua (*safety riding*) pada pekerja bagian *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021

Variabel	Frekuensi	Persentase (%)
<b>Perilaku <i>safety riding</i></b>		
<i>Unsafe riding</i>	28	56
<i>Safety riding</i>	22	44
<b>Usia</b>		
Usia remaja	29	58
Usia dewasa	21	42
<b>Pendidikan</b>		
Pendidikan rendah (SD-SMP)	5	10
Pendidikan tinggi (SMA Keatas)	45	90
<b>Pengetahuan</b>		
Pengetahuan buruk	26	52
Pengetahuan baik	24	48
<b>Sikap</b>		
Sikap buruk	31	62
Sikap baik	19	38
<b>Keterampilan berkendara</b>		
Keterampilan berkendara buruk	27	54
Keterampilan berkendara baik	23	46

Sumber : Hasil output IMB SPSS 18.0

Berdasarkan Tabel 1, didapatkan proporsi tertinggi adalah pekerja yang berperilaku *unsafety riding* sebanyak 28 pekerja (56%), pekerja yang memiliki perilaku *safety riding* sebanyak 22 pekerja (44%). Proporsi tertinggi pada variabel usia yaitu pekerja yang berusia remaja sebanyak 29 pekerja (58%), pekerja yang berusia dewasa sebanyak 21 pekerja (42%). Proporsi tertinggi pada variabel pendidikan yaitu pekerja yang berpendidikan tinggi (SMA keatas) sebanyak 45 pekerja (90%), pekerja yang berpendidikan rendah sebanyak 5 pekerja (10%). Proporsi tertinggi pada variabel pengetahuan adalah pekerja yang memiliki pengetahuan buruk sebanyak 26 pekerja (52%), pekerja yang memiliki pengetahuan baik sebanyak 24 pekerja (48%). Proporsi tertinggi pada variabel sikap yaitu pekerja yang memiliki sikap buruk sebanyak 31 pekerja (62%), pekerja yang memiliki sikap baik sebanyak 19 pekerja (38%). Proporsi tertinggi pada variabel keterampilan berkendara yaitu pekerja yang memiliki keterampilan berkendara buruk sebanyak 27 pekerja (54%), pekerja yang memiliki keterampilan berkendara baik sebanyak 23 pekerja (46%).

Berdasarkan Tabel 2, didapatkan proporsi tertinggi pekerja yang berusia remaja adalah pekerja dengan perilaku *unsafety riding* sebanyak 22 pekerja (44%), proporsi tertinggi pekerja yang berusia dewasa adalah pekerja yang berperilaku *safety riding* sebanyak 15 pekerja (30%) dengan *p-value* sebesar 0,002 sehingga dapat diartikan terdapat hubungan bermakna dan nilai PR sebesar 2,655 (1,310 - 5,383) dengan *confident interval* 95% yang berarti pekerja bagian *production planning* yang berusia remaja beresiko 2,655 kali untuk berperilaku *unsafety riding* dibandingkan dengan pekerja bagian *production planning* berusia dewasa.

Berdasarkan proporsi tertinggi pekerja yang berpendidikan rendah adalah pekerja dengan perilaku *unsafety riding* sebanyak 3 pekerja (6%), proporsi tertinggi pekerja yang berpendidikan tinggi adalah pekerja dengan perilaku *unsafety riding* yaitu 25 pekerja (50%) dengan *p-value* sebesar 1,000 sehingga dapat diartikan tidak terdapat hubungan yang bermakna antara pendidikan dengan perilaku *safety riding*.

Berdasarkan proporsi tertinggi pekerja yang memiliki pengetahuan buruk adalah pekerja dengan perilaku *unsafety riding* sebanyak 23 pekerja (46%), proporsi tertinggi pekerja yang memiliki pengetahuan baik adalah pekerja dengan perilaku *safety riding* sebanyak 19 pekerja (38%) dengan *p-value* sebesar 0,000 sehingga dapat diartikan terdapat hubungan bermakna dan nilai PR sebesar 4,246 (1,923 - 9,376) dengan *confident interval* 95% yang berarti pekerja bagian *production planning* yang pengetahuannya buruk beresiko 4,246 kali untuk berperilaku *unsafety riding* dibandingkan dengan pekerja bagian *production planning* yang pengetahuannya baik.

Berdasarkan proporsi tertinggi pekerja yang memiliki sikap buruk adalah pekerja dengan perilaku *unsafety riding* sebanyak 25 pekerja (50%), proporsi tertinggi pekerja yang memiliki sikap baik adalah pekerja dengan perilaku *safety riding* sebanyak 16 pekerja (36%) dengan *p-value* sebesar 0,000 sehingga dapat diartikan terdapat hubungan bermakna dengan nilai PR sebesar 5,108 (1,783 - 14,634) dengan *confident interval* 95% yang berarti pekerja *production planning* yang sikapnya buruk beresiko 5,108 kali untuk berperilaku *unsafety riding* dibandingkan dengan pekerja *production planning* yang sikapnya baik.

**Tabel 2.** Distribusi frekuensi faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara roda dua (*safety riding*) pada pekerja bagian *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021

Variabel	Perilaku <i>safety riding</i>				Total	<i>p-value</i>	PR (95% CI)
	<i>Unsafety riding</i>		<i>Safety riding</i>				
	n	%	n	%			
<b>Usia</b>							
Usia remaja	22	44	7	14	29	58	0,002 (1,310 – 5,383)
Usia dewasa	6	12	15	30	21	42	
<b>Pendidikan</b>							
Pendidikan rendah	3	6	2	4	5	10	1,000 (0,504 – 2,314)
Pendidikan tinggi	25	50	20	40	45	90	
<b>Pengetahuan</b>							
Pengetahuan buruk	23	46	3	6	26	52	0,000 (1,923 – 9,376)
Pengetahuan baik	5	10	19	38	24	48	
<b>Sikap</b>							
Sikap buruk	25	50	6	12	31	62	0,000 (1,783 – 14,634)
Sikap baik	3	6	16	36	19	38	
<b>Keterampilan berkendara</b>							
Keterampilan berkendara buruk	23	46	4	8	27	54	0,000 (1,176 – 8,645)
Keterampilan berkendara baik	5	10	18	36	23	46	

Berdasarkan proporsi tertinggi pekerja yang memiliki keterampilan berkendara buruk adalah pekerja dengan perilaku *unsafety riding* (Tabel 2) sebanyak 23 pekerja (46%), proporsi tertinggi pekerja yang memiliki keterampilan berkendara baik adalah pekerja dengan perilaku *safety riding* sebanyak 18 pekerja (36%) dengan *p-value* sebesar 0,000 dapat diartikan terdapat hubungan yang bermakna dan nilai PR sebesar 3,919 (1,776 - 8,645) dengan *confident interval* 95% yang berarti pekerja *production planning* yang keterampilan berkendara buruk berisiko 3,919 kali untuk berperilaku *unsafety riding* dibandingkan dengan pekerja *production planning* yang keterampilan berkendara baik.

## PEMBAHASAN

### Perilaku *safety riding*

Menurut hasil penelitian mengenai perilaku *safety riding* diketahui proporsi tertinggi perilaku *safety riding* adalah pekerja *production planning* yang memiliki perilaku yang *unsafety riding*. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Sinaga (2019) yang menyatakan responden dengan perilaku tidak *safety riding* lebih besar dibandingkan responden berperilaku *safety riding*.

Pengendara selalu melakukan pengecekan kendaraannya sebelum berkendara dan setelah berkendara (Kusmagi, 2010). Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2008) setiap pengendara harus dapat memenuhi semua aspek penting dalam berkendara. Hal tersebut berguna untuk memastikan pengendara dalam keadaan aman, dapat mematuhi peraturan lalu lintas, dan juga pengendara harus memahami rambu-rambu lalu lintas sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dihindarkan. Notoatmodjo (2018) menyatakan perilaku merupakan suatu kegiatan atau aktivitas dari suatu organisme atau makhluk hidup yang saling bersangkutan, dengan kata lain setiap makhluk hidup memiliki perilaku dalam melakukan suatu aktivitas. Perilaku keselamatan atau dapat disebut juga dengan perilaku aman menurut Heinrich et al. (1980) yaitu tindakan dari seseorang tidak melakukan perbuatan yang dapat mencelakakan diri mereka sendiri ataupun orang lain. Sedangkan menurut Bird et al. (1990) perilaku aman merupakan perilaku dari seseorang yang tidak dapat menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan atau insiden. *Safety behavior* atau biasa disebut dengan perilaku keselamatan yaitu merupakan perilaku dari pekerja yang menaati segala peraturan di perusahaan, terutama menjalankan pekerjaannya (Agiviana and Djastuti, 2015).

*Safety riding* dapat diartikan sebagai upaya yang diperbuat oleh seseorang untuk menurunkan level bahaya dan meningkatkan keselamatan ketika berkendara. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2008) dalam buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda

Motor di Indonesia, bahwa perilaku berkendara yang selamat atau *safety riding* meliputi pengendara kendaraan bermotor wajib untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), mematuhi peraturan-peraturan lalu lintas termaktub dalam Undang-Undang, persiapan dalam berkendara dan memakai perlengkapan berkendara yang tepat, komplit terkait keselamatan pengendara, serta kemampuan pengendara dalam mengatur kecepatan dan keseimbangan pada saat sedang mengemudikan sepeda motor.

Saat dilakukan wawancara dengan pekerja *production planning*. Saat mengendarai sepeda motor, para pekerja tidak menggunakan APD secara lengkap sesuai peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. APD yang seharusnya digunakan yaitu helm, masker, pelindung mata dan wajah, jaket, sarung tangan dan sepatu. Tetapi, hanya menggunakan sebagian dari APD tersebut, seperti memakai helm berstandar SNI dan memakai jaket saat berkendara. Para pekerja juga tidak selalu memeriksa keberadaan SIM dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) sebelum berkendara.

Para pekerja menjelaskan bahwa sudah terbiasa meletakkan SIM dan STNK di dalam dompet dan tidak pernah mengeluarkannya lagi setelah mengendarai sepeda motor. Perusahaan telah menetapkan standar keselamatan dan perlengkapan yang harus digunakan ketika berkendara seperti halnya menggunakan helm SNI, wajib memiliki dan membawa surat kendaraan, menggunakan APD lainnya (masker, jaket, sepatu, dan sarung tangan). Tetapi, masih banyak pekerja tidak mematuhi standar yang dibuat oleh perusahaan. Para pekerja menganggap bahwa tindakan yang dilakukan adalah tindakan biasa dan dapat dilakukan kapan pun tanpa melihat kondisi lingkungan sekitar ditambah dengan pengawasan dari petugas K3 yang tidak setiap saat ada di depan pintu gerbang perusahaan. Melainkan hanya pengawasan yang dilakukan oleh *security*. Mulai dari pemeriksaan perlengkapan berkendara, pemeriksaan kendaraan motor yang digunakan oleh pekerja, dan pencatatan terhadap pekerja yang melanggar atau tidak mematuhi standar keselamatan berkendara roda dua yang sudah dibuat oleh perusahaan. Hal tersebut terjadi karena masih kurangnya petugas K3 di PT. Yuasa Battery Indonesia.

Perilaku *safety riding* sangat penting diterapkan oleh seluruh pekerja di PT. Yuasa Battery Indonesia untuk mencegah cidera akibat kecelakaan lalu lintas dan apabila dihadapkan pada suatu gangguan ketika berkendara. Hal ini harus sangat diperhatikan oleh pihak perusahaan untuk selalu menanamkan sikap *safety riding* kepada pekerja. Tujuannya agar pekerja mempunyai kesadaran dalam dirinya untuk selalu berperilaku *safety riding* sehingga tidak terjadi hal-hal tidak diinginkan yang dapat merugikan berbagai pihak serta perusahaan. Selain itu, agar menambahkan personil K3 untuk dapat mengontrol langsung kegiatan pemeriksaan perlengkapan berkendara pada pekerja. Penambahan personil K3 tersebut dapat mendukung keberhasilan program *safety riding*.

## Pendidikan

Hasil penelitian terkait variabel pendidikan didapatkan bahwa karyawan berpendidikan tinggi memiliki proporsi lebih tinggi dibanding karyawan berpendidikan rendah. Hal ini sesuai penelitian Qadri and Lubis (2019) yang menyatakan bahwa pengendara ojek *online* berpendidikan tinggi memiliki proporsi tertinggi atau lebih banyak melakukan tindakan tidak *safety riding* sebanyak 48 pengendara (92,3%).

Menurut Notoatmodjo (2003) pendidikan merupakan proses seseorang untuk mengembangkan kemampuan, sikap, dan bentuk-bentuk perilaku di dalam lingkungan masyarakat sehingga dapat memperoleh atau mengalami perkembangan serta dapat memaksimalkan kemampuan bersosial dan kemampuan individunya. Pola pikir seseorang sangat berpengaruh pada tingkat pendidikan yang telah didapat. Pendidikan tinggi akan mempengaruhi orang dalam bersikap, semakin baik tingkat pendidikan maka semakin baik juga pola pikirnya. Menurut Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (2012), adanya program pemerintah sebagai upaya untuk meningkatkan pendidikan masyarakat sehingga dapat meningkatkan potensi dirinya.

Berdasarkan hasil observasi, banyaknya pekerja unit *production planning* yang pendidikan terakhirnya SMA karena pada bagian unit *production planning* tidak memerlukan keahlian khusus seperti sarjana yang ada pada perguruan tinggi. Pada bagian *production planning* ini, pekerja memiliki tugas perencanaan produksi untuk memenuhi orderan dari *costumer* yang harus selesai tepat waktu dan juga memastikan jumlah barang sesuai orderan maka dari itu pekerja *production planning* harus bisa berkerjasama dalam tim dan bekerja tepat waktu.

Pada saat dilakukan wawancara dengan pekerja, sebagian besar menjawab pentingnya pendidikan tinggi untuk menjamin masa depan terkhusus pada bagian atau jabatan pekerjaan. Pekerja yang pendidikan terakhirnya SMP merupakan pekerja yang sudah lama bekerja di PT. Yuasa Battery Indonesia. Pekerja tersebut menjelaskan bahwa ketika mereka melamar pekerjaan belum ada batasan minimal mengenai pendidikan. Mereka menjelaskan bahwa mereka ada pada departemen *production planning* dilakukan secara bertahap. Pada awalnya berada dibagian produksi biasa kemudian perusahaan mengadakan sistem kesempatan pindah departemen atau naik jabatan apabila pekerja tersebut berprestasi atau dengan kata lain pekerja rajin dan memenuhi kriteria. Pekerja yang memiliki pendidikan terakhir tertinggi yaitu SMA memanfaatkan program pemerintah tentang wajib belajar 12 tahun, sehingga dengan mudah mendapatkan pendidikan tanpa mengeluarkan biaya besar. Ada pula anggapan dari mereka bahwa sulitnya mencari pekerjaan apabila pendidikan terakhir kurang dari SMA. Tidak sedikit juga pekerja yang berpendidikan rendah dengan alasan ekonomi sehingga tidak dapat melanjutkan pendidikan dan memilih untuk langsung bekerja.

Pendidikan tidak hanya didapat dari pendidikan formal di sekolah saja namun juga dari pendidikan non-formal seperti pelatihan atau edukasi yang dapat dilakukan perusahaan kepada para pekerja di PT. Yuasa Battery Indonesia agar informasi yang mereka ketahui mengenai *safety riding* dapat meningkat dan juga menjadi lebih baik.

## Pengetahuan

Hasil penelitian variabel pengetahuan didapatkan, karyawan dengan pengetahuan buruk memiliki proporsi lebih tinggi dibanding dengan pengetahuan karyawan yang baik terhadap *safety riding*. Penelitian ini sesuai dengan penelitian Wulandari et al. (2017) bahwa pekerja kurir pos yang memiliki pengetahuan buruk lebih banyak dibandingkan dengan pekerja kurir pos yang memiliki pengetahuan baik terhadap *safety riding* yaitu sebanyak 31 pekerja kurir pos (57,4%).

Menurut Notoatmodjo (2010) pengetahuan merupakan hasil dari proses tahu dan ini terjadi ketika seseorang telah melakukan penginderaan atau pengamatan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera yang dimiliki oleh manusia yaitu indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Sebagian besar seseorang mendapatkan pengetahuan melalui indera penglihatan (mata) dan indera pendengaran (telinga). Intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek tertentu sangat mempengaruhi seseorang saat penginderaan sampai dengan menghasilkan pengetahuan. Pengetahuan sangat penting keberadaannya karena tanpa adanya pengetahuan, seseorang tidak mempunyai dasar dalam mengambil keputusan dan menentukan tindakan tepat terhadap masalah yang dihadapi (Achmadi, 2014).

Pada saat dilakukan wawancara dengan pekerja *production planning*, sebagian besar dari pekerja tidak mengetahui fungsi menyalakan lampu pada siang hari dan tidak mengetahui batasan membongceng penumpang. Padahal pada poster yang ada di area parkir perusahaan sudah ada gambar dan informasi mengenai batasan maksimal bongcengan yang hanya diperbolehkan sebanyak satu orang sesuai dengan Peraturan Dinas Perhubungan. Pekerja tidak mengetahui tindakan yang harus dilakukan di persimpangan. Kemudian juga pekerja menyebutkan bahwa mereka tidak selalu menaati tata cara berkendara yang seharusnya dilakukan di jalan, dengan alasan tidak tahu serta dirasa tidak akan menimbulkan efek buruk. Pekerja seharusnya sudah dapat memahami segala bentuk informasi yang ada disetiap harinya ketika berkendara maupun sebelum berkendara, karena hal tersebut dapat melindungi pengendara dari hal yang tidak diinginkan di jalan raya.

Berdasarkan permasalahan tersebut, perusahaan sudah memberikan pelatihan *safety riding* kepada para pekerja seperti pengetahuan tata cara berkendara yang baik dan benar. Namun, masih sangat minimnya kesadaran para pekerja dalam mencari informasi terkait

*safety riding* dan hanya mengandalkan informasi *safety riding* dari perusahaan melalui poster yang tersedia. Walaupun belum sepenuhnya menarik pengendara.

Adapun saran peneliti bagi perusahaan yaitu untuk mengadakan kegiatan pelatihan *safety riding* secara rutin dan setelah mengikuti pelatihan dilakukan *pre-test* seputar pengetahuan *safety riding* serta menekan kembali informasi seputar *safety riding* tersebut melalui speaker pada saat jam pulang kerja di lingkungan perusahaan untuk mengingatkan pekerja terkait *safety riding*. Selain itu, dapat juga melalui media seperti *Short Message Service* (SMS) dan *Whatsapp* yang dikemas menarik sehingga pekerja tidak malas membacanya.

### Sikap

Hasil penelitian menunjukkan bahwa karyawan *production planning* yang memiliki sikap buruk lebih tinggi dibandingkan yang memiliki sikap baik. Hasil penelitian ini sesuai penelitian Sinaga (2019) yang menyebutkan bahwa proporsi tertinggi sikap pengendara ojek pangkalan adalah yang memiliki sikap negatif yaitu sebesar 80 pengendara (67,2%).

Menurut Notoatmodjo (2010) sikap merupakan suatu reaksi atau respon yang belum keluar dari diri mereka, belum menjadi suatu tindakan atau kegiatan, akan tetapi merupakan rencana dalam bereaksi terhadap lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek. Sikap merupakan reaksi atau respon seseorang terhadap suatu rangsangan. Sikap tidak dapat langsung dilihat tetapi hanya berupa tafsiran terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup (Adnani, 2011). Sesuai dengan Kementerian Perhubungan (2019) yang menyebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta disampingnya hanya boleh membawa penumpang satu orang saja, larangan untuk menggunakan *handphone* ketika berkendara, pemeriksaan aspek kendaraan dan pelaksanaan peraturan di jalan raya. Peraturan itu juga menjadi acuan aturan perusahaan untuk dilaksanakan oleh pekerja.

Ketika dilakukan wawancara dengan pekerja *production planning*, sebagian besar pekerja tidak memiliki sikap yang baik seperti penggunaan *handphone* ketika berkendara dan tidak memahami batas maksimal membonceng penumpang padahal hal ini sudah terdapat dalam peraturan dari pemerintah dan juga di perusahaan. Namun pada kenyataannya, belum maksimal diimplementasikan lapangan. Para pekerja menganggap bahwa tindakan tidak mengangkat telpon justru dapat menghambat aktivitas mereka karena ketika mereka mendapatkan panggilan telepon saat berkendara mereka tetap bisa mengangkat dan berbicara tanpa harus berhenti terlebih dahulu. Apabila mereka harus berhenti, mereka beranggapan akan membuang waktu terlebih apabila dalam keadaan terburu-buru walaupun mereka sangat mengetahui dampak buruk yang akan terjadi karena sikap yang dilakukan pada saat berkendara.

Berdasarkan permasalahan tersebut, belum adanya kesadaran akan dampak yang terjadi dari tindakan atau sikap yang pekerja lakukan, maka peneliti memberikan saran bagi perusahaan untuk mengadakan kegiatan pelatihan *safety riding* secara rutin sehingga pekerja dapat benar-benar memahami secara teori dan praktek terkait *safety riding* yang sesuai dengan ketentuan berlaku dan memberikan edukasi kepada para pekerja terkait dampak buruk apa saja yang dapat terjadi apabila para pekerja masih bersikap tidak *safety riding* dalam berkendara.

### Keterampilan berkendara

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proporsi keterampilan berkendara buruk pada pekerja *production planning* lebih tinggi dibanding pekerja berkendara baik. Hal ini sesuai dengan penelitian Utari (2010) yang menyebutkan bahwa proporsi tertinggi keterampilan mengemudi responden adalah yang memiliki keterampilan mengemudi yang buruk yaitu sebanyak 48 responden (55,8%).

Menurut Mujiyanto (2003) keterampilan merupakan suatu kecakapan seseorang yang berhubungan dengan pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan dalam waktu. Kemampuan dan keterampilan merupakan peran yang sangat penting dalam perilaku seseorang. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2008) menyebutkan agar dapat berkendara sepeda motor dengan selamat maka pengendara harus mampu mengendalikan kendaraan dengan baik seperti mengendalikan kecepatan, keseimbangan sepeda motor, dan dibutuhkan banyak praktek dengan menggunakan teknik berkendara benar. Adapun pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 persyaratan mengemudi kendaraan bermotor antara lain memiliki lisensi berupa SIM yang menunjukkan pengendara terampil mengendarai kendaraan bermotor yang didapatkan melalui tes uji berkendara (Kementerian Perhubungan, 2019).

Ketika dilakukan wawancara dengan pekerja *production planning*, sebagian besar pekerja tidak memiliki keterampilan berkendara atau tata cara berkendara yang baik seperti tidak paham ketika mendahului, tidak paham melakukan pengereman, tidak paham ketika akan berbelok. Pekerja beranggapan bahwa apabila ada kesempatan untuk mendahului maka pekerja akan mendahului tanpa menghiraukan ketentuan yang ada. Mereka hanya berpikir secara sederhana dan tanpa memperdulikan keselamatan demi cepat sampai di tujuan tanpa mengindahkan aturan berkendara yang aman dan sudah ditetapkan. Pekerja menjelaskan apabila mereka terlambat sampai tempat kerja maka akan dikenakan surat peringatan oleh perusahaan. Mereka juga menjelaskan ingin cepat sampai rumah agar bisa lebih cepat istirahat.

Berdasarkan permasalahan tersebut, belum adanya kesadaran dan kepedulian akan keselamatan diri sendiri dan orang lain dari pekerja terhadap bahaya yang dapat terjadi, maka peneliti memberikan saran bagi pekerja untuk memahami secara teori terkait *safety riding* dan mempraktekannya dalam berkendara sesuai dengan ketentuan yang berlaku dari pemerintah dan perusahaan.

### **Hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pekerja *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021**

Hasil penelitian terhadap variabel usia dan perilaku keselamatan berkendara menunjukkan hasil uji statistik, bahwa kedua variabel dependen dan variabel independen saling berhubungan. Usia remaja berpotensi 2 kali melakukan perilaku tidak selamat ketika berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian Manurung *et al.* (2019) yang menyatakan bahwa adanya hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek *online* di Kota Medan Sumatera Utara. Usia dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Apabila pengendara berumur di atas 30 tahun lebih dewasa memiliki pengalaman lebih baik dalam mengendarai sepeda motor dibanding pengendara berumur dibawah 30 tahun. Hal ini terjadi disebabkan umur merupakan salah satu faktor yang sangat berperan atau berhubungan dengan perilaku seseorang. Seseorang yang memiliki usia lebih dewasa akan berperilaku aman dalam berkendara dibandingkan dengan pengendara yang berusia muda.

Hal ini sejalan dengan penelitian Khakim (2016) bahwa tidak adanya hubungan signifikan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmungu Kota Semarang. Usia dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Semakin matang usia seseorang, semakin baik pula pola perilaku dalam mengendarai sepeda motor dibanding orang yang belum berusia matang karena semakin matang usia maka akan semakin berhati-hati dalam mengendarai. Semakin bertambahnya usia maka terdapat penurunan fungsi gerak secara fisik yang mengganggu fleksibilitas gerakan fisik seseorang dan mempengaruhi respon gerakan saat berkendara sehingga mempengaruhi tindakan *safety riding* (Morris and Hopkin, 2010).

Berdasarkan hasil wawancara, pekerja yang berusia remaja lebih sering melakukan pelanggaran atau tindakan tidak *safety riding* karena emosionalnya yang mudah berubah dalam waktu tertentu seperti tidak menaati peraturan lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi agar cepat sampai di tempat kerja atau di rumah, dan malas dalam menggunakan APD yang lengkap ketika berkendara. Sedangkan pada pekerja usia dewasa lebih banyak menyebabkan perilaku tidak *safety riding* karena mereka sering lupa menggunakan APD lengkap ketika berkendara, merasa cepat lelah sehingga seringkali kehilangan fokus saat berkendara,

dan faktor usia berpengaruh pada indera penglihatan pekerja yang mulai menurun sehingga pekerja sering mengabaikan peraturan lalu lintas.

Berdasarkan permasalahan tersebut, dapat disimpulkan bahwa usia seseorang tidak menentukan apakah dirinya akan berperilaku *safety riding* atau tidak. Peneliti memberikan saran bagi pekerja usia remaja dan usia dewasa untuk dapat menerapkan dan mentaati peraturan lalu lintas yang sudah ditetapkan oleh peraturan pemerintah dan peraturan mengenai *safety riding* yang dibuat oleh pihak perusahaan terutama dalam hal penggunaan APD lengkap ketika berkendara. Pekerja yang melanggar ketentuan terkait dengan keselamatan berkendara roda dua yang sudah perusahaan buat agar diproses dalam bentuk pemanggilan. Setelah beberapa kali melanggar untuk diberikan teguran bahkan sanksi pemindahan bagian kerja ataupun sanksi terberatnya yaitu dikeluarkan dari tempat kerja agar pekerja jera dan lebih berhati-hati dalam berkendara.

### **Hubungan antara pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pekerja bagian *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021**

Hasil penelitian terhadap variabel pendidikan dan perilaku keselamatan berkendara menunjukkan hasil uji statistik, bahwa kedua variabel dependen dan variabel independen tidak saling berhubungan. Hal ini sesuai penelitian Qadri dan Lubis (2019) yang menyatakan tidak ada hubungan antara pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pekerja transportasi *online* pengguna roda dua di Komunitas Gojek Horas Medan tahun 2018.

Menurut Notoatmodjo (2003) pendidikan adalah proses seseorang dalam meningkatkan kemampuan, sikap dan bentuk tingkah laku lainnya dalam lingkungan masyarakat. Tingkat pendidikan mempengaruhi pola pikir seseorang dalam bertindak. Pendidikan tinggi dapat mempengaruhi orang untuk mengolah informasi lebih baik dan sikap mereka, seperti mempengaruhi perilaku *safety riding* yang diolah melalui informasi dari media yang tersedia.

Berdasarkan hasil wawancara, pengendara yang memiliki pendidikan tinggi memiliki anggapan bahwa ilmu yang mereka dapatkan selama menempuh pendidikan tidak ada kaitannya dengan perilaku *safety riding* karena menurut mereka *safety riding* merupakan ilmu baru diluar ilmu formal yang didapatkan ketika mereka berkendara. Terlebih tidak ada tes tertulis seperti ujian pada saat sekolah formal hanya saja *pre-test* pada saat mengikuti keikutsertaan pelatihan *safety riding* yang diselenggarakan oleh perusahaan serta minimnya edukasi dari media yang mereka miliki seputar *safety riding*.

Berdasarkan permasalahan tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak adanya jaminan pendidikan tinggi yang dapat menjamin pengetahuan mengenai *safety riding* yang baik pula, begitupun sebaliknya pendidikan yang lebih rendah tidak memastikan

seseorang memiliki pengetahuan mengenai *safety riding* yang buruk. Latar belakang pendidikan seseorang tidak menentukan apakah dirinya memiliki perilaku berkendara yang aman atau tidak karena baik pekerja berpendidikan tinggi (SMA dan Perguruan tinggi) maupun pekerja berlatar belakang pendidikan rendah (SD dan SMP) sama-sama memiliki peluang untuk memiliki perilaku berkendara yang tidak aman.

### **Hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pekerja *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021**

Hasil penelitian terhadap variabel pengetahuan dan perilaku keselamatan berkendara menunjukkan hasil uji statistik, bahwa kedua variabel dependen dan variabel independen saling berhubungan. Pengetahuan yang buruk dalam berkendara berpotensi 4 kali melakukan perilaku tidak selamat ketika berkendara. Hal ini mendukung penelitian Sinaga (2018) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Citeureup Kabupaten Bogor. Penelitian Ariwibowo (2013), ada hubungan signifikan antara pengetahuan terhadap praktik perilaku aman *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor di Kecamatan Banyumanik.

Menurut Notoatmodjo (2010) tindakan seseorang dipengaruhi oleh pengetahuan, perilaku berdasar pengetahuan akan berperan lebih lama dibandingkan dengan perilaku tidak berdasarkan pengetahuan. Pengendara harus memahami aturan batasan yang diperbolehkan dan tidak diperbolehkan, ketika akan dan sedang mengendarai sepeda motor serta memahami rambu lalu lintas yang berlaku di jalan, seperti memahami batas maksimal memboncong penumpang, wajib memiliki membawa SIM dan STNK, wajib menggunakan APD (helm, jaket, masker, sarung tangan, dan sepatu), dilarang menerobos lampu merah, serta menaati rambu rambu lalu lintas (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2008)

Berdasarkan hasil wawancara, pekerja yang memiliki pengetahuan buruk rata-rata lupa atau tidak memahami dengan baik ilmu yang didapatkan dari kegiatan pelatihan *safety riding* yang telah dilakukan. Pekerja mengungkapkan bahwa mereka tidak terbiasa dalam melakukan *safety riding* ketika berkendara. Kemudian pengetahuan mengenai *safety riding* didapatkan pekerja dengan membaca dari media edukasi *safety riding* yang ada pada area parkir perusahaan seperti poster dan spanduk yang memuat informasi seputar *safety riding*.

Berdasarkan masalah tersebut maka peneliti menyarankan kepada perusahaan untuk mengadakan kegiatan pelatihan *safety riding* secara berulang atau rutin dan setelah mengikuti pelatihan dilakukan *pre-test* seputar pengetahuan *safety riding* yang telah didapatkan oleh pekerja. Perusahaan dapat menekan kembali informasi mengenai *safety riding* melalui

speaker pada saat jam pulang kerja di lingkungan perusahaan untuk mengingatkan pekerja terkait *safety riding* dan juga melalui media seperti SMS dan *Whatsapp* yang dikemas menarik.

### **Hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pekerja *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021**

Hasil penelitian terhadap variabel sikap dan perilaku keselamatan berkendara menunjukkan hasil uji statistik kedua variabel dependen dan variabel independen saling berhubungan. Sikap buruk dalam berkendara berpotensi 5 kali melakukan perilaku tidak selamat ketika berkendara. Hasil ini sesuai dengan penelitian Sinaga (2019) yang menyebutkan ada hubungan signifikan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Citeureup Kabupaten Bogor.

Notoatmodjo (2010) menyatakan bahwa sikap merupakan suatu reaksi atau suatu respon yang masih berada dalam diri seseorang, belum diimplementasikan dalam tindakan dan aktivitas tetapi merupakan tahap perencanaan untuk menanggapi suatu objek di lingkungan untuk penghayatan objek. Sikap salah satu faktor mempengaruhi perilaku dengan mengubah sikap seseorang, dapat merubah perilakunya dalam berlalu lintas seperti sikap berupa tindakan yang harus dilakukan dan ditaati dalam berkendara dengan acuan peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2008). Berdasarkan hasil wawancara, sebagian besar pekerja memiliki pemahaman bahwa tindakan sesuai aturan yang dilakukan di jalan raya hanya dapat menghambat aktivitas mereka. Pekerja beranggapan bahwa akan membuang-buang waktu terlebih apabila sedang dalam keadaan terburu-buru sehinggalasela ada kesempatan untuk melanggar maka pekerja melakukan pelanggaran.

Berdasarkan observasi penulis, pekerja sangat mengetahui dampak buruk yang akan terjadi karena sikap tidak mengikuti peraturan berlaku yang dilakukan pada saat berkendara. Berdasarkan permasalahan, belum adanya kesadaran akan dampak yang terjadi dari tindakan atau sikap yang pekerja lakukan maka peneliti memberikan saran bagi pekerja untuk dapat menerapkan dan mentaati seluruh ketentuan yang ditetapkan oleh peraturan pemerintah dan peraturan mengenai *safety riding* yang dibuat pihak perusahaan.

### **Hubungan antara keterampilan berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pekerja *production planning* di PT. Yuasa Battery Indonesia tahun 2021**

Hasil penelitian terhadap variabel keterampilan berkendara dan perilaku keselamatan berkendara menunjukkan hasil uji statistik kedua variabel dependen dan variabel independen saling berhubungan. Keterampilan berkendara yang buruk berpotensi 4 kali melakukan perilaku tidak selamat ketika berkendara.

Hasil ini mendukung hasil uji statistik oleh Utari (2010) bahwa terdapat hubungan bermakna antara keterampilan berkendara dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi.

Menurut Mujianto (2003) keterampilan merupakan kecakapan seseorang terkait dengan tugas atau aktivitas yang dilakukan pada waktu tertentu. Kemampuan dan keterampilan merupakan peran sangat penting dalam perilaku seseorang. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2008) menyebutkan agar dapat berkendara sepeda motor dengan selamat maka pengendara harus mampu mengendalikan kendaraan dengan baik seperti mengendalikan kecepatan, dan keseimbangan sepeda motor serta dibutuhkan banyak praktek menggunakan teknik berkendara benar.

Berdasarkan hasil wawancara, para pekerja telah mengikuti pelatihan *safety riding* yang diselenggarakan oleh perusahaan, mereka beranggapan bahwa ilmu yang diajarkan di pelatihan dapat mereka dapatkan tanpa harus mengikuti pelatihan. Mereka bertindak di jalan raya berdasarkan kebiasaan serta fleksibilitas agar memudahkan mereka dalam melakukan teknik berkendara setiap harinya sehingga sering kali mengabaikan teknik berkendara yang baik dan benar.

Berdasarkan hasil observasi penulis, apabila pekerja dapat memahami dan mengerti dengan baik terhadap ilmu yang didapatkan dari pelatihan *safety riding* yang sudah diselenggarakan oleh perusahaan maka akan berkendara dengan baik dan benar sesuai dengan teknik berkendara yang sudah dijelaskan dalam pelatihan tersebut karena mereka mengerti risiko apa saja yang dapat terjadi apabila mengabaikan ataupun tidak mengabaikan teknik berkendara yang baik dan benar. Pekerja yang tidak mengabaikan teknik berkendara yang tepat akan mempengaruhi peningkatan perilaku selamat dalam berkendara sehingga kejadian kecelakaan lalu lintas dapat berkurang.

Berdasarkan masalah tersebut maka peneliti menyarankan kepada perusahaan untuk mengadakan kegiatan pelatihan *safety riding* secara rutin, sehingga pekerja dapat memahami secara teori dan praktek terkait *safety riding* sesuai dengan peraturan yang berlaku.

## KESIMPULAN

Terdapat hubungan antara usia, pengetahuan *safety riding*, sikap berkendara, keterampilan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara roda dua namun tidak terdapat hubungan antara pendidikan dengan perilaku keselamatan berkendara roda dua di PT. Yuasa Battery Indonesia.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing, dosen penguji, dan juga seluruh dosen beserta staff Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu-Ilmu Kesehatan, Universitas Esa Unggul yang telah memberikan kontribusi guna membantu dan menyempurnakan penelitian ini. Peneliti juga mengucapkan terima kasih kepada seluruh staff dan juga karyawan PT. Yuasa Battery Indonesia yang telah memberikan izin dan memfasilitasi dalam keperluan penelitian ini. Peneliti menyatakan tidak ada konflik kepentingan dengan pihak yang terkait dalam penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi, U.F., 2014. Kesehatan Masyarakat Teori dan Aplikasi. Rajawali Pers, Jakarta.
- Adnani, H., 2011. Ilmu Kesehatan Masyarakat. Nuha Medika, Yogyakarta.
- Agiviana, A.P., Djastuti, I., 2015. Analisis Pengaruh Persepsi, Sikap, Pengetahuan dan Tempat Kerja terhadap Perilaku Keselamatan Karyawan (Studi pada Perusahaan PT Muliaglass Container Division). Universitas Diponegoro.
- Alam, R.D., 2018. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Aman (Safety Riding) menggunakan Sepeda Motor pada Siswa SMA Kelas XII Negeri Jakarta Timur Tahun 2018. Universitas Esa Unggul.
- Ariwibowo, R., 2013. Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumani. JKM (Jurnal Kesehat. Masyarakat) Vol. 2(1), Pp. 1-10.
- Aulia, S.N., Kurniawan, B., Wahyuni, I., 2020. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang. J. Kesehat. Masy. Vol. 8(5), Pp. 625-63.
- Badan Intelijen Negara Republik Indonesia, 2014. Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Ketiga.
- Badan Pusat Statistik Nasional, 2020. Data Perkembangan Pengguna Kendaraan di Indonesia.
- Bird, F.E., Germain, G.L., Jr. Bird, F.E., 1990. Practical Loss Control Leadership. Det Norske USA, USA.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2008. Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia. Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Heinrich, H.W., Petersen, D., Roos, N., 1980. Industrial Prevention: A Safety management Approach, Fifth edit. ed. McGraw-Hill Inc, New York.

- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2012. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional.
- Kementerian Perhubungan, 2019. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Khakim, R., 2016. Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding. *Promot. Kesehat. Masy.* Vol 9(1), Pp. 75.
- Korps Lalu Lintas Polri, 2020. Data Kecelakaan Sepeda Motor di Indonesia
- Kusmagi, M.A., 2010. Selamat Berkendara di Jalan Raya, I. ed. Raih Asa Sukses, Jakarta.
- Manurung, J., Sitorus, M.E., Rinaldi, R., 2019. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online di Kota Medan Sumatera Utara. *J. Heal. Sci. Physiother.* Vol. 1(2), Pp. 91-99.
- Morris, B., Hopkin, J., 2010. Older Driver Safe or Unsafe?. *IAM Driv. Road Saf.* URL [https://www.iamroadsmart.com/docs/default-source/research-reports/iam-older-drivers-2010.pdf?sfvrsn=95dffa50\\_2#:~:text=Older drivers are not unsafe,per cent of injury crashes.](https://www.iamroadsmart.com/docs/default-source/research-reports/iam-older-drivers-2010.pdf?sfvrsn=95dffa50_2#:~:text=Older drivers are not unsafe,per cent of injury crashes.) (accessed 12.13.21).
- Motorcyle Safety Foundation, 2007. *You and Your Motorcycle Riding Tips!* (Vol. 25), USA. ed.
- Mujianto, B., 2003. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Boraks pada Bakso di Kecamatan Pondok Gede Bekasi.
- Notoatmodjo, S., 2003. Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan. Andi Offset, Yogyakarta.
- Notoatmodjo, S., 2010. *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasi.* Rineka Cipta, Jakarta.
- Notoatmodjo, S., 2018. *Ilmu Perilaku Kesehatan.* Rineka Cipta, Jakarta.
- Qadri, M.H., Lubis, H.S., 2019. Faktor - Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Pekerja Transportasi Online Pengguna Roda Dua di Komunitas Go-Home ( Gojek Horas Medan ) Tahun 2018. Universitas Sumatera Utara.
- Rosihan, A., 2013. *Jenis Transportasi di Indonesia.* Satlantas Polres Metro Tangerang Kota, 2020. *Data Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Tangerang.*
- Sinaga, E.F., 2019. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Citeureup Kabupaten Bogor Tahun 2018. Universitas Esa Unggul Jakarta.
- Syukri, M.S., Rahmah, A., Guspianto, G., Faisal, F., 2021. Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *JIK (Jurnal Ilmu Kesehatan)* Vol. 5(1), Pp. 103-110.
- Utari, G.C., 2010. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendarai Mahasiswa terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di Universitas Gunadarma Bekasi. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- World Health Organization, 2018. *Global Status Report on Road Safety.*
- 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. *J. Kesehat. Masy.* Vol. 5(5), Pp. 346-355.