



Aksi Simpati Kampanye *Safety Driving* Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara *Go-Jek Community* di Kota Medan

Umi Salmah^{1*}, Arfah Mardiana Lubis², Isyatun Mardhiyah Syahri³, Yenny Obsi Satra⁴

¹²³Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Sumatera Utara

⁴STIM Sukma Medan, Indonesia

Email: umisalmah@usu.ac.id

Abstrak

Pengabdian diadakan di Go-Jek Community Medan dan Go-Jek Brother Community Medan Basis Sekata. Berdasarkan survei awal, masalah mitra yaitu kurangnya pengetahuan sehingga mitra membutuhkan pengetahuan melalui komunikasi asertif dengan mencari agen. Para agen bertanggung jawab dalam aksi kampanye pada mengemudi keselamatan sebagai mana yang mereka tandatangani melalui fakta integritas sebelumnya. Untuk masalah yang dialami oleh para mitra, tahap awal diadakan melalui sosialisasi keselamatan mengemudi di dua mitra, dilanjutkan dengan memilih agen yang akan mengkampanyekan mengemudi keselamatan. Agen yang dipilih akan membagikan stiker dan modul terhadap pengemudi keselamatan ke Komunitas Go-Jek. Agen itu diharapkan melakukan sosialisasi dengan menyebarkan stiker dan modul ke Komunitas Go-Jek. Kegiatan ini akan dievaluasi oleh agen dan laporan diambil setelah 3 bulan pengabdian dilakukan. Hasil dari layanan sosial ini menggambarkan kepedulian terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek, dan mendapat respon positif dari masing-masing Go-Jek Community. Pada tahap evaluasi, layanan sosial ini berhasil dilakukan dan berhasil meningkatkan pengetahuan, serta mengubah perilaku pengemudi keselamatan Go-Jek dalam mengendarai kendaraan mereka.

Kata kunci: Go-Jek, Komunitas, keselamatan mengemudi, aksi Kampanye, pencegahan kecelakaan kerja.

Abstract

A social service was held on Go-Jek Community Medan and Go-Jek Brother Community Medan Basis Sekata. Based on the initial survey, the partner's problem is lack of knowledge so partners need knowledge through assertive communication by looking for agents. The agents were responsible in doing a safety driving campaign act which they had fulfilled the integrity facts previously. For the problem experienced by the partners, the early phase was held through the socialization of safety driving signpost framing in two partners, continued by choosing the agent who would campaign safety driving. The chosen agent would share the stickers and safety driving modules to Go-Jek Community. The agent was expected to do the socialization by spreading the stickers and modules to Go-Jek Community. This activity would be evaluated by the agent and the report was taken after 3 months of the social service of USU. The result of this social service described the concern to Go-Jek drivers' safety, and it got the positive respond from each Go-Jek Community. On the evaluation phase, this social service was successfully done and it successfully increased the knowledge, as well as changed the behavior of Go-Jek driver's safety in riding their bikes.

Key words: Go-Jek, Community, safety driving, Campaign act, road accidents prevention.

PENDAHULUAN

Global Status report on Road Safety-Time for Action, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) telah mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi. WHO melaporkan pada tahun 2021, setiap tahun sekitar 1.3 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan 20-50 juta jiwa menderita luka/cacat. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab kematian bagi anak-anak dan remaja usia 5-29 tahun.

Kecelakaan lalu lintas menyebabkan kerugian ekonomi bagi individu, keluarga, dan Negara secara keseluruhan. Kerugian ini timbul dari biaya pengobatan, serta hilangnya produktivitas bagi mereka yang meninggal atau pun cacat karena kecelakaan, dan bagi anggota

keluarga yang perlu mengambil cuti kerja atau sekolah untuk merawat yang kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas di jalan merugikan sebagian besar negara 3% dari produk domestik bruto negara.

Menurut data Badan Pusat Statistik, pada Tahun 2018, sebanyak 109.215 jumlah kecelakaan terjadi di Indonesia, dengan korban jiwa sebanyak 29.472 orang. Kerugian yang ditimbulkan sebesar Rp 213.866.000. dua ratus tiga belas juta delapan ratus enam puluh enam ribu rupiah. Sumatera utara sendiri, kejadian kecelakaan sebanyak 5.990 kejadian, dengan korban jiwa sebanyak 1.835 orang, total kerugian yang ditimbulkan sebesar Rp 13.696.000. Pada Tahun 2020, angka kejadian kecalakaan meningkat menjadi 6.083 kejadian, dengan korban jiwa sebanyak 1.670 orang, dan kerugian sebesar Rp 3.825.000.

Menurut penelitian Silalahi (2020), angka kecelakaan di kota medan pada Tahun 2018, sebanyak 561 orang luka ringan, 452 orang luka berat, dan 133 orang meninggal dunia. Namun berdasarkan jenis kendaraan, kecelakaan di kota medan di dominasi oleh sepeda motor, dengan angka kecelakaan mencapai 1012 kejadian kecelakaan sepanjang tahun 2018.

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan (UU RI No. 22 Tahun 2009).

Kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Medan tahun 2018 memang cenderung menurun namun angka kematian masih tinggi. Dari data yang dihimpun oleh Satuan Lalu Linta Polresta Medan, pada tahun 2010 sebanyak 3.646 kasus dengan korban meninggal sebanyak 1.661 orang. Sedangkan pada tahun 2018, sebanyak 1012 kasus yang terjadi, dengan korban meninggal dunia sebanyak 133 orang. Tercatat sebanyak 1.329 kecelakaan lalu lintas (lakalantas) sepanjang tahun 2021. Dari kejadian tersebut, 197 orang di antaranya meninggal dunia. Data tersebut menunjukkan bahwa, 9 kecelakaan terjadi perhari, dan sebanyak 11 orang meninggal setiap bulannya di akibatkan kecelakaan. Sebanyak 841 kejadian kecelakaan di Kota Medan, di akibatkan factor pengemudi yang tidak berkendara dengan aman, sebanyak 215 kasus kecelakaan terjadi dikarenakan kecepatan tinggi, 2 kasus kecelakaan dikarenakan pengemudi mengantuk, 353 kasus kecelakaan karena melanggar rambu lalu lintas, dan 271 kecelakaan dikarenakan melanggar prioritas. Berdasarkan angka tersebut, dapat disimpulkan pengguna jalan di Sumatera Utara khususnya di Kota Medan memiliki perilaku berkendara yang buruk yakni rendahnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku.

MASALAH

Bekerja merupakan sesuatu yang dibutuhkan oleh manusia. Kebutuhan itu bermacam-macam, berkembang dan berubah, bahkan sering kali tidak disadari oleh pelakunya. Salah satu pekerjaan yang banyak di geluti saat ini adalah sebagai pengendara Gojek. Gojek merupakan Salah satu transportasi yang memiliki aktivitas jalan raya yang tinggi adalah pengendara Gojek. GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan GO-JEK bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Bermula di tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, GO-JEK kini telah tumbuh menjadi *on-demand mobile platform* dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi, logistik, pembayaran, layan-antar makanan, dan berbagai layanan *on-demand* lainnya.



Gambar 1 pengendara *Go-Jek Community*

GO-JEK telah resmi beroperasi di 4 Negara yaitu Singapura, Vietnam, Thailand, dan Indonesia.

Go-Jek merupakan sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya (KBBI, 2008). Dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini dipilih 2 *Go-Jek Community* yaitu *Go-Jek Community Medan* dan *Go-Jek Brother Community* basis Sekata.



Gambar 2. Perkenalan tim pelaksana kepada Go-Jek *Community*

Jenis-jenis layanan aplikasi GO-JEK terdiri dari :

Transportasi dan Logistik di antaranya: goride, goocar, gobluebird, gosend, dan Gobox. Lalu untuk layanan pesan makan dan belanja di antaranya: gofood, gomed, gomart dan goshop. Layanan ini mengandalkan mitra gojek, pengendara sepeda motor yaitu gojek driver.

Berdasarkan survei awal dan wawancara dengan ketua *Go-Jek Community Medan* dan *Go-Jek Brother Community* basis Sekata. didapat informasi bahwa pada umumnya pengendara GO-JEK bekerja lebih dari 8 jam per hari. Rata-rata pengendara GO-JEK memulai pekerjaan ataupun mencari penumpang pada pukul 07.00 sampai dengan pukul 22.00, dan mereka istirahat pada jam makan siang.

Hasil survei awal dan wawancara singkat yang dilakukan pada 10 pengendara mengeluh mengalami gejala seperti perasaan lesu, ngantuk, pusing, tidak konsentrasi, respon yang lambat, hal yang paling penting untuk mendapat perhatian dari semua pihak adalah pengakuan kalau mereka juga sering melanggar trambu lalu lintas dan bertindak tidak aman yang disebabkan karena mengejar point pada saat melakukan pekerjaan.

Pada saat survey awal ditanyakan pemahaman pengendara Go-jek tentang *safety driving* mereka mengatakan belum tahu dan pada prinsipnya SIM (Surat Izin Mengemudi) yang mereka peroleh juga tidak dilakukan secara tepat artinya mereka belum paham betul tentang keselamatan berlalu lintas tersebut karena pada saat ujian mereka menebak hasilnya.

Pengendara Go-jek melanggar rambu lalu lintas dan bertindak tidak aman dalam mengendarai disebabkan karena mengejar point sebesar 27 point untuk mendapatkan bonus sebesar Rp 110.000,- pada saat melakukan pekerjaan setiap hari, hal ini lah yang mendasari mereka untuk bekerja cepat.

Jasa Marga mencatat 82% faktor penyebab kecelakaan tahun 2021 di seluruh ruas jalan tol Jasa Marga Group adalah faktor pengemudi, yang disusul dengan 17% faktor kendaraan

dan 1% faktor jalan dan lingkungannya. Di faktor pengemudi sendiri yang paling mendominasi adalah akibat kurang antisipasi sebesar 52% dan akibat mengantuk sebesar 45%.

Menurut lestari dan renti, 2020 Penyebab Kecelakaan paling dominan secara umum adalah kehilangan kontrol/lalai, dan kondisi jalan pada malam hari. Potret buruk dalam lalu lintas ini lah yang menyebabkan peneliti ingin berbagi ilmu pada Gojek Community dan Go-Jek Horas di Kota Medan. sehingga selanjutnya dilakukan upaya pencegahan.



Gambar 3 Agen Go-Jek *Community* Penerima modul dan stiker

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat disimpulkan permasalahan mitra yaitu Go-jek Community Medan dan Go-Jek Brother Community basis Sekata adalah

- Persoalan prioritas yang disepakati untuk diselesaikan selama pelaksanaan program PKM adalah peningkatan dalam hal pengetahuan dalam hal ini Mitra membutuhkan peningkatan pengetahuan dengan melakukan komunikasi asertif dan pemasangan plank kegiatan di dua mitra, stiker dan modul.
- Mitra membutuhkan prilaku contoh *safety driving* dalam hal ini disepakati untuk pemilihan Agen
- Untuk meyakinkan peneliti bahwa aksi simpati kampanye *safety driving* akan dilakukan Agen maka mitra sepakat untuk mengisi fakta integritas.

Agen sebagai prilaku contoh *safety driving* membutuhkan pengingat perubahan dalam hal ini disepakati untuk bekerja sama untuk mensosialisasikan *safety driving* dengan memberikan stiker dan modul pada anggota pengendara Gojek Community dan Go-Jek Brother Community basis Sekata Di Kota Medan.



Gambar 4. Pemberian stiker oleh Agen kepada *driver* Go-Jek *Community*

METODE PELAKSANAAN

Kegiatan pengabdian berupa pendidikan masyarakat pekerja yang dilakukan dengan melakukan penyuluhan berupa komunikasi asertif, pemasangan stiker dan modul. Memberikan perilaku contoh *safety driving* yang dilakukan oleh agen yang diawali dengan mengisi fakta integritas. Kegiatan ini akan dievaluasi oleh Agen dan diminta laporan setelah 3 bulan kegiatan pada tim pelaksana pengabdian masyarakat USU. Acara dimulai dengan perkenalan antara tim pelaksana dari Fakultas Kesehatan Masyarakat (FKM) Universitas Sumatera Utara yang dipimpin oleh ketua/koordinator tim pengabdian untuk *Go-Jek Community* Medan, dan *Go-Jek Brother Community* Basis Sekata Medan. Acara dilanjutkan dengan pemberian materi pentingnya *safety driving*, kemudian penyerahan stiker dan modul yang dijadikan buku saku panduan *Safety Riding* untuk Agen Gojek yang terpilih disaksikan oleh anggota komunitas masing-masing. Mengingat *driver* *Go-Jek Community* susah membawa modul *Safety Riding* yang besar, maka tim memutuskan dengan cara menjadikan modul menjadi buku saku panduan *Safety Riding* agar mudah dibawa. Berikut Foto-foto kegiatan pengabdian.



Gambar 5. Pemasangan stiker *Safety Driving* pada salah satu *driver* Go-Jek *Community*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil kegiatan pengabdian ini menggambarkan rasa kepedulian terhadap keselamatan pengendara Go-Jek, dan kegiatan ini mendapatkan respon yang positif dari tiap komunitas Go-Jek terhadap kegiatan yang dilakukan. Hal ini dapat dilihat dari antusias dan semangat para Agen dan *driver* Go-Jek non Agen yang dikoordinir oleh tim pengabdian.

Pada tahap monitoring dan evaluasi dilakukan, terlihat bahwa *driver* Go-Jek masih menggunakan perlengkapan sesuai panduan *Safety Riding*. Penerapan dan perlengkapan *Safety Riding* sesuai dengan standar antara lain menggunakan helm SNI, memakai jaket, sarung tangan, kaca spion, lampu depan hidup, plat nomor kendaraan jelas, menggunakan sepatu dan memakai celana panjang.

Cara berboncengan yang aman juga menjadi salah satu aspek yang menjadi perhatian para pengendara, seperti berpegangan erat pada pinggang atau perut pengendara, simpan barang seperti handphone ke dalam tas, pijakkan kedua kaki pada footsteps untuk menjaga keseimbangan badan, menggunakan helm dengan standar SNI yang sesuai dengan ukuran kepala, posisi duduk yang nyaman, jangan ragu berkomunikasi dengan orang yang dibonceng, berkendara dengan bijak dan tidak ugal-ugalan, yang paling penting selalu mematuhi rambu lalu lintas.

Pada saat ditanya apakah perlengkapan yang diberikan seperti sarung tangan masih dipakai setiap hari mereka menjawab “iya” dan terlihat stiker juga masih menempel di sepeda motor mereka serta waktu ditanya apakah buku saku panduan *Safety Riding* masih ada dijawab “ada” sedangkan pada saat ditanya apakah buku saku panduan *Safety Riding* dilihat dan dibaca dijawab “kadang-kadang”.

Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan pada tahap evaluasi bahwa, kegiatan pengabdian ini berhasil dilaksanakan dan berhasil menambah pengetahuan serta secara tidak

langsung dapat merubah perilaku *driver* Go-Jek menjadi aman dalam berkendara meskipun masih terdapat kendala

KESIMPULAN

Setelah dilakukan pemberian materi tentang *Safety Driving*, *driver* Go-jek dapat lebih meningkatkan kesadaran akan bahaya di jalan raya dan keselamatan diri dan orang lain, serta lebih meningkatkan pengetahuan dan faktor risiko kecelakaan saat berkendara di jalan raya.

Diharapkan *driver* Go-Jek memperhatikan setiap peraturan seperti rambu-rambu dan marka jalan saat berkendara di jalan raya, dan juga melengkapi diri dengan perlengkapan yang berstandar seperti helm SNI, sarung tangan, jaket, dan masker.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih atas dukungan yang diberikan oleh Universitas Sumatera Utara melalui lembaga pengabdian Kepada Masyarakat Skim Mono Tahun Sumber Dana Non PNBPU yang telah memberikan kesempatan Pada Tim. Terimakasih pada Komunitas Gojek *Go-Jek Community* Medan, dan Go-Jek Brother Community Basis Sekata.

DAFTAR PUSTAKA

- Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2018 <https://www.bps.go.id/linktableDinamis/view/id/1134>
- Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Dan Kerugian 2018-2020 <https://sumut.bps.go.id/indicator/17/276/1/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-dan-kerugian.html>
- Medan, Inews.Id. Sepanjang 2021, 197 Orang Meninggal Akibat Lakalantas Di Medan. <https://sumut.inews.id/berita/sepanjang-2021-197-orang-meninggal-akibat-lakalantas-di-medan>
- Sylvia Lestari Tami Dan Anjarsari Renty Ika. Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Dan Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Jalan Ahmad Yani (Ruas Km 17 – Km 36) Kota Banjarbaru, Volume 9 Nomor 2. <http://jtb.ulm.ac.id/index.php/jtb>
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, (2008). Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, Jakarta Balai Putaka
- Republik Indonesia, (2009). Undang- Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- PT. Jasa Marga Indonesia. Sepanjang 2021, 197 Orang Meninggal akibat Lakalantas di Medan <https://sumut.inews.id/berita/sepanjang-2021-197-orang-meninggal-akibat-lakalantas-di-medan>
- Road Traffic Injuries, 21 June 2021, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Silalahi, E. P. S. (2020). Gambaran Faktor–Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Medan Tahun 2016-2019.