

## HUBUNGAN ANTARA STRES KERJA DAN SAFETY CLIMATE DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI TEMBALANG SEMARANG

Ribka Friday Hasian Napitu, Ida Wahyuni, Bina Kuniawan

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Diponegoro

Email: [ribkanapitu@gmail.com](mailto:ribkanapitu@gmail.com)

### ABSTRACT

*As an online motorcycle taxi drivers who use a motorcycle are very vulnerable to have work accidents if they do not prioritize health and safety at work. Based on the theory of Loss Causation Model, work accidents can be caused by several things such as work stress and safety climate. Online motorcycle taxi drivers who experience work stress are caused by the demands of passengers and also the system implemented by the company. Those things can reduce concentration in work and cause work accidents. Also with the safety climate, online motorcycle taxi drivers who have bad perceptions about safety in working, will certainly work without prioritize to safety aspects, this can also lead to work accidents. The purpose of this study is to analyze the relationship between work stress and safety climate with work accidents on online motorcycle taxi drivers in Tembalang Semarang. This research is an analytic research using quantitative methods with cross sectional approach. The population sample in this study amounted to 70 people who were selected based on the accidental sampling method which was then analyzed by chi-square statistical analysis. Instrument that using in this study was questionnaire. Univariate analysis in this study were 74,3% respondents have work stress and 51,4% respondents have a good safety climate. The result of the bivariate analysis indicate that there is a relationship between work stress ( $p = 0.012$ ) and safety climate ( $p = 0.047$ ) with work accident on online motorcycle taxi drivers in Tembalang Semarang. Online motorcycle taxi drivers can share their problems at work and the system implemented by the company with colleagues and also to the company. They must also attend safety riding training which will be required by the company to be followed by all online motorcycle taxi drivers.*

*Keywords : work accident, work stress, safety climate, online motorcycle taxi drivers*

### PENDAHULUAN

Transportasi menjadi penting sebagai salah satu kebutuhan dari masyarakat, terutama transportasi darat. Penggunaan internet di kalangan masyarakat yang selalu meningkat mendorong hadirnya alat transportasi berbasis pemesanan *online*. Salah satu transportasi berbasis *online* yang sedang marak saat ini ditandai dengan hadirnya ojek *online* berbasis internet yang menggunakan aplikasi dapat membantu mengefektifkan pekerjaan, juga membantu dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Banyaknya layanan yang disediakan seperti pengantaran barang dan makanan pun menjadikan aplikasi ojek *online* ini banyak diminati dan digunakan oleh masyarakat.<sup>4</sup>

Seiring berkembangnya keberadaan ojek *online* di Indonesia, muncul permasalahan yang terjadi di kalangan pengemudi ojek *online* tersebut. Masih banyak pengemudi yang cenderung menggunakan telepon genggam pada saat berkendara sehingga memicu terjadinya kecelakaan saat berkendara. Tindakan tersebut dapat mengganggu konsentrasi pengemudi dalam berkendara dan

membahayakan keselamatan pengemudi maupun penumpangnya.<sup>5</sup> Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan dengan metode wawancara terhadap beberapa pengemudi ojek *online*, pengemudi mengemukakan bahwa pada saat berkendara beberapa kali mereka masih kerap melakukan pelanggaran lalu lintas dan mengalami kejadian hampir celaka (*near miss*).

Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2017 di Indonesia telah terjadi kecelakaan sebanyak 103.228 kejadian dengan kerugian materi sebesar 215.446 Miliar rupiah, jumlah 30.568 jiwa yang meninggal dunia, 14.395 orang yang mengalami luka berat, 119.945 orang mengalami luka ringan. Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas tersebut, diketahui bahwa sebanyak 72 persen dari jumlah kecelakaan yaitu kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Budi Setiyadi selaku Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan menyampaikan bahwa kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengemudi disebabkan oleh perilaku pengemudi itu sendiri sebagai penyebab utamanya. Perilaku tersebut antara lain seperti

menggunakan telepon genggam pada saat berkendara serta tidak menggunakan helm.<sup>6</sup>

Persentase yang cukup besar sebagai penyumbang penyebab kecelakaan kerja yaitu *unsafe behavior*. Sehingga diperlukan adanya upaya perbaikan terhadap *Behavior Based Safety* (BBS) para pengemudi. *Behavior Based Safety* (BBS) merupakan salah satu cara yang proaktif sebagai upaya pencegahan kecelakaan, dimana berfokus pada perilaku berbahaya (*unsafe act*) yang dapat menyebabkan kecelakaan.<sup>7</sup> *Safety behaviour* berhubungan erat dengan *safety climate*. *Safety climate* merupakan pandangan maupun persepsi pekerja terhadap praktek kerja, prosedur dan kebijakan yang ada kaitannya dengan keselamatan di tempat kerja. Maka perlu diketahui mengenai *safety climate* dari para pengemudi dalam pekerjaannya berkaitan dengan kecelakaan kerja yang dapat dialami.

Kecelakaan kerja juga disebabkan oleh beberapa faktor lainnya seperti faktor individu, manajemen, lingkungan dan peralatan. Faktor individu pekerja yang juga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja adalah gejala stres kerja. Berdasarkan teori yang di kemukakan oleh Maurits & Widodo mengatakan bahwa penyebab utama seseorang melakukan *unsafe act* yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja adalah stres kerja.<sup>9</sup>

Stres kerja adalah kondisi manusia terhadap tekanan pekerjaan yang dialaminya yang membuat pekerja tidak mampu mengatasi tekanan tersebut sehingga muncul reaksi berlebihan terhadap fisik, psikologi, dan perilaku pekerja. Para pengemudi ojek *online* juga memiliki risiko terhadap terjadinya stres kerja yang disebabkan oleh banyak hal seperti masalah dalam keluarga atau kehidupan pribadi, hubungan interpersonal, beban kerja, tuntutan kerja dan hubungan kerja.<sup>10</sup>

Berdasarkan studi pendahuluan yang sudah dilakukan, para pengemudi ojek *online* mengaku mengalami gejala stres kerja yang disebabkan oleh beban mental mereka sebagai seorang pengemudi, kurangnya dukungan dari pihak perusahaan terkait keselamatan dan kesehatan kerja para pengemudi, adanya perubahan sistem yang diterapkan oleh pihak perusahaan ojek *online* secara sepihak, dan permasalahan di luar pekerjaan seperti adanya pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab dalam penyalahgunaan sistem *order* melalui aplikasi ojek *online*. Permasalahan-permasalahan tersebut menjadi penyebab terjadinya gejala stres kerja yang dialami oleh

para pengemudi yang berdampak pada kecelakaan kerja yang pernah mereka alami.<sup>11</sup>

Menurut pengakuan tujuh orang pengemudi ojek *online* yang diwawancarai pada saat melakukan studi pendahuluan, enam diantaranya pernah mengalami kecelakaan kerja, baik pada saat berkendara sendiri maupun pada saat membawa penumpang. Dari hasil wawancara yang dilakukan, diketahui bahwa kecelakaan kerja yang dialami pengemudi dikarenakan pandangan maupun persepsi pekerja terhadap praktek kerja, prosedur dan kebijakan yang ada kaitannya dengan keselamatan di tempat kerja masih kurang, seperti tidak mengikuti aturan dalam berkendara yaitu dengan kecepatan yang tinggi dengan kondisi sepeda motor yang kurang baik, berkendara dalam kondisi emosional yang tidak stabil dikarenakan tuntutan penumpang yang tidak sesuai dengan arahan aplikasi sehingga mengakibatkan pengemudi tidak fokus berkendara, dan juga beban mental yang dialami pengemudi yaitu tuntutan dari penumpang untuk tiba tepat waktu, padahal kondisi jalanan pada saat itu cukup ramai.

Ketika para pengemudi tidak dapat memenuhi tuntutan penumpang, hal tersebut dapat mempengaruhi performa pengemudi yang akan terekam di sistem ojek *online*, yang dapat menyebabkan akun pengemudi tersebut mengalami *suspend*, jika mendapat laporan dari penumpang berkaitan dengan kinerja pengemudi yang tidak sesuai dengan keinginan penumpang. Sehingga pengemudi tersebut berkendara dengan tidak aman dengan beberapa kali memotong jalan pengemudi lainnya, dengan prinsip bahwa pengemudi tersebut harus mempertahankan performanya dengan cara memenuhi tuntutan penumpang yaitu dapat tiba tepat waktu tanpa memperdulikan aspek keselamatannya. Hal ini juga cukup membuktikan bahwa *safety climate* pada pengemudi ojek *online* masih kurang baik.

## METODE PENELITIAN

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif dengan jenis penelitian *explanatory* research dan metode penelitian yaitu pendekatan *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang yang tidak diketahui jumlahnya, dengan menggunakan rumus *Sample Linear Time Function* diperoleh sampel yang diperlukan sebanyak 60 sampel dengan teknik *accidental sampling*. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah stres kerja dan *safety climate* serta variabel terikatnya

adalah kecelakaan kerja. Untuk mendeskripsikan distribusi dan frekuensi setiap variabel, digunakan analisis univariat serta analisis bivariat menggunakan *chi-square* test untuk memberi informasi mengenai hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah angket *Depression Anxiety Stres Scales* (DASS 21) untuk mengukur stres kerja, dan angket *Safety Climate Questionnaire – Modified for Online Drivers* (SCQ-MOD) untuk mengukur *safety climate*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Analisis Univariat

#### a. Karakteristik Individu

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Individu Responden

Karakteristik Individu	Kategori	N	(%)
Usia	Muda	51	72,9
	Tua	19	27,1
Masa Kerja	Baru	36	51,4
	Lama	54	48,6
Pendidikan	SD	3	4,3
	SMP	24	34,3
	SMA	43	61,4

Karakteristik individu responden sebagian besar berusia muda sebanyak 72,9%, dengan masa kerja baru sebanyak 51,4% dan tingkat pendidikan terakhir tamat SMA sebanyak 61,4%.

#### b. Stres Kerja

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Stres Kerja Responden

Stres Kerja	N	(%)
Stres	52	74,3
Tidak Stres	18	25,9
Total	70	100

Responden yang mengalami gejala stres kerja lebih banyak dengan persentase 74,3%.

#### c. Safety Climate

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Safety Climate Responden

Safety Climate	N	(%)
Kurang baik	34	48,6
Baik	36	51,4
Total	70	100

Responden yang memiliki *safety climate* baik lebih banyak dengan persentase 51,4%.

#### d. Kecelakaan Kerja

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Kecelakaan Kerja Responden

Kecelakaan Kerja	N	(%)
Pernah	41	58,6
Tidak Pernah	29	41,4
Total	70	100

Responden yang pernah mengalami kecelakaan kerja lebih banyak dengan persentase 58,6%.

## 2. Analisis Bivariat

### a. Hubungan antara Stres Kerja dengan Kecelakaan Kerja

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel stres kerja dan variabel kecelakaan kerja diperoleh  $p\text{-value}=0,012$  ( $<0,05$ ) artinya ada hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek online di Tembalang Semarang.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Miftah Farid, yang meneliti stres kerja terhadap kecelakaan kerja dengan hasil adanya hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi bagian bekisting, pada penelitian tersebut ditemukan sebanyak 97,7% pekerja yang pernah mengalami kecelakaan kerja juga mengalami gejala stres kerja sehingga disimpulkan bahwa stres kerja dan kecelakaan kerja yang dialami oleh pekerja konstruksi bagian bekisting tersebut berbanding lurus.<sup>6</sup> Sejalan juga dengan penelitian yang dilakukan oleh Gisella, Aswarani juga menyatakan bahwa terdapat hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja pada sopir bus.<sup>4</sup>

Stres kerja yang tidak dikendalikan serta dialami terus menerus akan menyebabkan *burnout* yaitu perpaduan kelelahan fisik, emosi dan psikis yang dapat memunculkan perilaku berbahaya sehingga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Perilaku berbahaya tersebut muncul karena adanya sumber stres dari dalam diri serta perasaan tidak aman dalam bekerja.<sup>7</sup> Pekerja dengan perilaku yang tidak aman memiliki stres kerja sehingga dapat mengganggu konsentrasi dalam bekerja, seperti kurang memperhatikan tingkat keselamatan

diri yang nantinya akan berpengaruh pada kinerja yang semakin menurun.

Menurut hasil wawancara yang dilakukan terhadap responden, diketahui bahwa gejala stres kerja yang mereka alami juga terjadi ketika sedang berkomunikasi dengan penumpang maupun dalam memenuhi tuntutan dari penumpang. Penumpang yang merasa kurang puas terhadap pelayanan yang diberikan, dapat saja memberikan *rating* yang buruk di aplikasi ojek *online*, aplikasi tersebut terhubung ke sistem perusahaan, sehingga pihak perusahaan akan mengetahui kinerja pengemudi ojek *online* tersebut dan akan berdampak terhadap performa mereka yang dicatat oleh perusahaan. Berdasarkan performa tersebutlah para pengemudi ojek *online* memperoleh *order*-an. Pengemudi ojek *online* dengan performa yang baik akan memperoleh *order* lebih cepat daripada performa yang kurang baik. Tentunya sistem tersebut berpengaruh terhadap penghasilan yang diperoleh para pengemudi ojek *online*. Sistem tersebut diterapkan sepihak oleh perusahaan dikarenakan pengemudi ojek *online* hanya sebagai mitra kerja saja. Hal tersebut dirasa tidak cukup adil bagi pengemudi dikarenakan pihak perusahaan mengetahui kejadian yang terjadi hanya dari satu pihak saja, seharusnya pihak perusahaan juga mengadakan pertemuan singkat maupun *gathering* dengan pengemudi ojek *online* untuk meminta keterangan baik itu mengenai kejadian, sistem yang diterapkan maupun keluhan lainnya. Sehingga bagi pengemudi ojek *online*, kepuasan dari penumpang adalah hal yang utama untuk diusahakan dengan cara apapun termasuk mengesampingkan keselamatan berkendara. Berdasarkan hal tersebutlah tidak sedikit pengemudi ojek *online* yang menjadi responden mengaku mengalami kecelakaan kerja dikarenakan harus memenuhi tuntutan-tuntutan dari penumpang dimana tuntutan tersebut menjadi salah satu hal pemicu para pengemudi ojek *online* mengalami stres kerja.

b. Hubungan antara *Safety Climate* dengan Kecelakaan Kerja

Berdasarkan hasil uji statistik antara variabel *safety climate* dan variabel kecelakaan kerja diperoleh *p-value*=0,047 (<0,05) artinya ada hubungan antara *safety climate* dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Khoiruz Zadit yang meneliti *safety climate* terhadap *safety behavior*, hasilnya terdapat hubungan antara *safety climate* dengan *safety behavior* yang nantinya akan berdampak terhadap kecelakaan kerja pada karyawan PT. Pura Barutama Unit *Offset* Kudus departemen produksi. Disimpulkan bahwa *safety climate* yang semakin tinggi maka *safety behavior* juga akan semakin tinggi dan sebaliknya. Hubungan ini bersifat positif, yang akan berdampak terhadap terjadinya kecelakaan kerja.<sup>11</sup> Sejalan juga dengan penelitian Eko Sunarto terdapat hubungan antara *safety climate* terhadap *safety related driving behavior* yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja pada karyawan Pengemudi BRT Koridor I dan II Semarang. Ketika pengemudi BRT memiliki *safety climate* yang cukup baik maka semakin kecil pula kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja terhadap pengemudi tersebut.<sup>12</sup>

Salah satu kunci keberhasilan *safety climate* yaitu kepentingan keselamatan dalam perusahaan dan dukungan manajemen di dalamnya.<sup>6</sup> Berdasarkan hasil wawancara dengan responden diketahui bahwa *safety climate* setiap pengemudi ojek *online* belum sama rata, dikarenakan pandangan ataupun persepsi setiap orang mengenai keselamatan pasti berbeda-beda dan sulit untuk diintervensi. Perusahaan sudah memberikan pelatihan berkendara namun tidak mewajibkannya untuk diikuti. sehingga maksud dan tujuan dari pelatihan tersebut tidak tersampaikan dengan baik secara merata. Selain itu, masih banyak pengemudi ojek *online* yang pernah

mengalami kecelakaan kerja menganggap remeh aspek keselamatan dalam berkendara seperti penggunaan APD yang baik dan benar, dengan alasan tempat tujuan yang akan dituju berjarak dekat. Menurut responden, ketika jalanan sepi dan terdapat kesempatan untuk melanggar aturan lalu lintas, maka tidak masalah jika tidak menaati rambu-rambu lalu lintas maupun aturan jalan. Tindakan tersebut dianggap tidak berbahaya oleh responden yang masih kerap melakukannya.

Sehingga diketahui bahwa kecelakaan kerja yang dialami oleh pengemudi ojek *online* salah satu penyebabnya adalah *safety climate* yang dimiliki masih kurang baik dan jika tidak segera dibenahi maka akan dapat menyebabkan terulangnya kejadian kecelakaan kerja yang sama.

Sangat dibutuhkannya peran dan dukungan dari pihak perusahaan untuk mewajibkan dan memberikan jadwal kepada pengemudi ojek *online* untuk mengikuti pelatihan berkendara yang diselenggarakan oleh perusahaan, serta diberlakukannya peraturan kebijakan K3 dalam berkendara untuk meningkatkan komitmen keselamatan para pengemudi.<sup>10</sup> Dengan harapan pengemudi ojek *online* juga ikut bekerjasama dalam meningkatkan *safety climate* mereka dengan turut mengikuti pelatihan dan kebijakan yang diterapkan perusahaan.

## KESIMPULAN

1. Karakteristik pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang sebagian besar berusia < 35 tahun sebanyak 72,9%, dengan masa kerja ≤ 2 tahun sebanyak 51,4% dan tingkat pendidikan terakhir tamat SMA sebanyak 61,4%.
2. Sebagian besar pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang mengalami gejala stres kerja sebesar 74,3%.
3. Sebagian besar pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang memiliki *safety climate* dengan kategori baik sebesar 51,4%.
4. Sebagian besar pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 58,6%.
5. Terdapat hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang dengan *p-value* sebesar 0,012 (<0,05).
6. Terdapat hubungan antara *safety climate* dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang dengan *p-value* sebesar 0,047 (<0,05).

## SARAN

1. Perusahaan sebaiknya melakukan *gathering* secara rutin dan bergilir untuk berdiskusi dengan para pengemudi ojek *online*. Perusahaan juga perlu menetapkan kebijakan K3 dalam berkendara dan menyelenggarakan pelatihan berkendara yang wajib diikuti oleh para pengemudi ojek *online*.
2. Para pengemudi ojek *online* dapat menyampaikan aspirasi pada *gathering* yang dilaksanakan oleh perusahaan. Pengemudi ojek *online* juga wajib mematuhi kebijakan K3 dalam berkendara yang telah ditetapkan perusahaan serta wajib mengikuti pelatihan keselamatan berkendara yang diselenggarakan oleh perusahaan.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Aminah, S. Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. Masyarakat, Kebudayaan dan Politik. 2007;20:35–52.
2. Azizah A, Adawia PR. Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online Di Era Inovasi Distraktif Area (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). Cakrawala - J Hum [Internet]. 2018;18(2):149–56.
3. Mahawati E, Prasetya J. Analisis penggunaan handphone saat berkendara terhadap potensial kecelakaan lalu lintas pada remaja di Semarang. J Semant. 2013;2013 (November 2013):435–42.
4. Keselamatan B, Masyarakat FK. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safe Behavior Pada Pekerja Rekanan Bagian Sipil Di Pt. Indonesia Power Up Semarang. J Kesehat Masy. 2017;5(5):318–26.
5. Neal A, Griffin MA. Safety Climate and Safety Behaviour. Aust J Manag. 2002;27(1\_suppl):67–75.
6. Miftah F, Muhammad. Jayanti, S, Ekawati. Hubungan Antara Stres Kerja Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Bagian Bekisting Pt Konstruksi X Di Kota

- Semarang. J Public Health (Bangkok). 2019;53(9):1689–99.
7. Sekar Candra Sulistyowati, Santini. Wahyuni, I. Lestiyanto, Daru. Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Dalam Hubungan Kerja Berdasarkan Teori Loss Causation Model (Studi Kasus Pada Karyawan Bagian Warehouse) Santini. J Kesehat Masy. 2019;53(9):1689–99.
  8. Fuada N, Wahyuni I, Kurniawan B. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Stres Kerja Pada Perawat Kamar Bedah Di Instalasi Bedah Sentral Rsud K.R.M.T Wongsonegoro Semarang. J Kesehatan Masyarakat.
  9. Zauardi A, Suprayitno H. Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database. J Manajemen Aset Infrastruktur Fasilitas. 2018;2(1):45–55.
  10. Setiawan MA, Agustina TS. Pengaruh Safety Climate Terhadap Kecelakaan Kerja Dengan Safety Behavior Sebagai Variabel Intervening Pada Karyawan Pt . Panca Wana Indonesia Di Krian. J Manaj Teor dan Terap. 2014;7(2):125–36.
  11. Aini F, Purwaningsih P. Hubungan antara beban kerja dengan stres kerja perawat di Instalasi Gawat Darurat RSUD Kabupaten Semarang. Mei. 2013;1(1):48–56.
  12. Yudhawan YV, Dwiyaniti E. Hubungan Personal Factors Dengan Unsafe Actions Pada Pekerja Pengelasan Di PT DOK Dan Perkapalan Surabaya. J Ilm Kesehat Media Husada. 2017;6(1):141–50.