

## *Smartphone Distraction dan Driving Behavior Pada Driver Ojek Online*

Muhammad Alvin Septiandy<sup>1</sup>, Jusuf Tjahjo Purnomo<sup>2</sup>

Program Studi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Kristen Satya Wacana,  
Indonesia<sup>1</sup>

Program Studi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Kristen Satya Wacana,  
Indonesia<sup>2</sup>

E-mail: [alvinseptiandy19@gmail.com](mailto:alvinseptiandy19@gmail.com)<sup>1</sup>, [jusuf.purnomo@uksw.edu](mailto:jusuf.purnomo@uksw.edu)<sup>2</sup>

Correspondent Author: Muhammad Alvin Septiandy, [alvinseptiandy19@gmail.com](mailto:alvinseptiandy19@gmail.com)

Doi: [10.31316/g-couns.v9i2.7144](https://doi.org/10.31316/g-couns.v9i2.7144)

### **Abstrak**

Perilaku mengemudi yang berisiko dapat berakibat pada kondisi yang membahayakan seperti kecelakaan lalu lintas. Salah satu faktor yang menyebabkan kecelakaan di jalan adalah perilaku mengemudi ojek *online* yang lebih fokus pada *smartphone* dari pada ke jalan. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis hubungan *smartphone distraction* terhadap *driving behavior* pada *driver* ojek *online*. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif menggunakan teknik *purposive sampling*. Sampel yang diambil sebanyak 129 yang merupakan *driver* ojek *online* di Salatiga. Pengumpulan data menggunakan skala *smartphone distraction* dan skala *driving behavior*. Analisis data kuantitatif meliputi uji korelasi *product moment*. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hasil korelasi positif sebesar 0,537 dengan  $\text{sig}=0,000$  ( $p<0,005$ ) yang dapat diartikan bahwa terdapat hubungan positif antara *smartphone distraction* dengan *driving behavior* pada *driver* ojek *online*. Dampak dari penelitian ini memberikan gambaran agar *driver* ojek *online* tidak fokus pada *smartphone* saat berkendara, karena membahayakan konsentrasi berkendara.

**Kata kunci:** distraksi ponsel, perilaku mengemudi, pengemudi ojek *online*

### **Abstract**

*Risky driving behavior can result in dangerous conditions such as traffic accidents. One of the factors that cause accidents on the road is online motorcycle taxi driving behavior which focuses more on smartphones than on the road. The aim of this research is to analyze the relationship between smartphone distraction and driving behavior in online motorcycle taxi drivers. The research method used is a quantitative approach using purposive sampling techniques. The sample taken was 129 online motorcycle taxi drivers in Salatiga. Data collection used the smartphone distraction scale and driving behavior scale. Quantitative data analysis includes product moment correlation tests. The research results show that there is a positive correlation of 0.537 with  $\text{sig}=0.000$  ( $p<0.005$ ) which means that there is a positive relationship between smartphone distraction and driving behavior in online motorcycle taxi drivers. The impact of this research provides an idea that online motorcycle taxi drivers should not focus on their smartphones while driving, because it endangers driving concentration.*

**Keywords:** *smartphone distraction, driving behavior, driver ojek online*

### **Info Artikel**

Diterima November 2024, disetujui Desember 2024, diterbitkan April 2025



## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian dan cedera serius di seluruh dunia. Menurut laporan dari *World Health Organization* lebih dari 1,35 juta orang meninggal setiap tahunnya akibat kecelakaan di jalan, sementara lebih dari 50 juta orang mengalami cedera non-fatal yang sering kali menyebabkan kecacatan permanen (Rosen *et al.*, 2022). Kecelakaan lalu lintas bukan hanya menjadi masalah di negara-negara dengan tingkat pembangunan rendah, tetapi juga terjadi di negara-negara maju, menunjukkan bahwa perilaku mengemudi yang berisiko merupakan masalah global yang kompleks (Islamudin *et al.*, 2023). Perilaku mengemudi yang berisiko menjadi penilaian intervensi karena keterampilan mengemudi dan pilihan yang buruk memungkinkan akan meningkatkan kejadian kecelakaan lalu lintas dan berakibat lebih tinggi hasil kematian (Alketbi *et al.*, 2020). Nasr Azadani dan Boukerche (2022) perilaku mengemudi (*driving behavior*) merupakan suatu konsep kompleks yang memberikan gambaran tentang keputusan manusia saat mengemudi dan bagaimana pengemudi mengendalikan kendaraan dalam berbagai kondisi.

Di Indonesia, angka kecelakaan lalu lintas juga terus mengalami peningkatan signifikan yang salah satunya disebabkan perilaku mengemudi. Data dari Korlantas Polri menunjukkan bahwa pada tahun 2023, terjadi sekitar 131.500 kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan 26.100 korban jiwa (Angkasa *et al.*, 2023). Hal ini menjadikan kecelakaan lalu lintas sebagai salah satu masalah kesehatan masyarakat yang utama di Indonesia. Salah satu faktor utama yang menyumbang terhadap tingginya angka kecelakaan adalah perilaku mengemudi yang berisiko, yang meliputi kebiasaan-kebiasaan seperti *ngebut*, melanggar rambu lalu lintas, dan yang paling penting dalam konteks penelitian ini, penggunaan *smartphone* saat mengemudi. Perilaku mengemudi berisiko tidak hanya ditemukan di kalangan orang dewasa muda, tetapi juga sering dikaitkan dengan pengemudi laki-laki (McCarty dan Kim, 2024). Pengemudi muda, khususnya remaja, lebih sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dibandingkan kelompok usia yang lebih tua. Alasan utama di balik kecenderungan ini adalah kurangnya pengalaman, perilaku yang impulsif, dan kecenderungan untuk melakukan perilaku yang berisiko seperti penggunaan *smartphone* selama berkendara. Penelitian Afif *et al* (2021) menjelaskan bahwa dalam 12 bulan terakhir di rentang waktu tersebut pengemudi dengan pengalaman 3-4 tahun memiliki risiko kecelakaan lebih tinggi sampai 21,5%. Bahkan beberapa kota besar di Indonesia memiliki tingkat kecelakaan lebih dari 50% yang melibatkan pengendara sepeda motor (Lumba *et al.*, 2022).

Salah satu penyebab kecelakaan di Indonesia adalah penggunaan *smartphone* saat mengemudi. Dampak negatif penggunaan *smartphone* saat mengemudi juga diperparah oleh tren penggunaan aplikasi berbasis peta atau navigasi, yang semakin lazim digunakan oleh pengemudi di seluruh dunia. Penelitian menunjukkan bahwa perilaku mengemudi berisiko, seperti mengemudi sambil tidak fokus dan tindakan agresif, berkontribusi signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas dan kematian, sehingga menjadikannya target utama untuk intervensi keselamatan jalan. Menurut Marian *et al* (2024) perilaku ini dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti norma sosial, kesulitan pengaturan emosi, dan kontrol perilaku yang dirasakan. Mengemudi sambil tidak fokus ke jalan, termasuk penggunaan *smartphone*, merusak kemampuan kognitif pengemudi, meningkatkan waktu reaksi dan mengurangi kesadaran, yang sangat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Marian *et al* (2024) juga menekankan bahwa perilaku berisiko ini terutama lazim di kalangan pengemudi muda, yang menggarisbawahi pentingnya intervensi



keselamatan yang ditargetkan. Menurut studi oleh Faílde-Garrido et al (2023), ada hubungan kuat antara kepribadian pengemudi, seperti sifat agresif, dan perilaku mengemudi yang berisiko. Penelitian ini juga menyoroti pentingnya mengatasi perilaku berisiko ini melalui intervensi keselamatan lalu lintas, mengingat dampaknya terhadap keselamatan di jalan raya. Pengemudi, terutama di wilayah perkotaan yang padat seperti Jakarta, semakin bergantung pada aplikasi seperti *Google Maps* atau *Waze* untuk menghindari kemacetan dan menemukan rute tercepat.

Namun, penelitian menunjukkan bahwa penggunaan aplikasi ini juga dapat menjadi sumber distraksi yang signifikan. Liu et al (2020) menemukan bahwa pengemudi yang menggunakan aplikasi navigasi di *smartphone* mereka memiliki kecenderungan untuk lebih sering mengalihkan pandangan dari jalan, terutama saat mereka mencoba menyesuaikan rute atau melihat detail peta. Ortega et al (2021) menunjukkan bahwa melakukan tugas sekunder (*multitasking*) seperti penggunaan *smartphone* saat mengemudi secara signifikan meningkatkan beban kognitif, yang berakibat pada penurunan kemampuan pengemudi dalam merespons situasi tak terduga, serta mengurangi kecepatan dan akurasi pengambilan keputusan selama keadaan darurat di jalan. Ini mengurangi kemampuan mereka untuk merespons situasi darurat di jalan. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada bulan Februari 2024 dengan dua orang *driver* ojek *online*.

*Driver* ojek rata rata mengakses *google maps* saat berkendara, hal ini dikarenakan kurangnya pengetahuan subjek mengenai jalan yang harus dilalui. Fokus pada *smartphone* daripada ke jalan berakibat salah satunya adalah kejadian *driver* mengalami hampir tabrakan dengan pengguna jalan lain. Pada saat menggunakan *smartphone* untuk melihat *google maps*, seringkali juga terjadi *error* pada aplikasi yang mengakibatkan titik lokasi yang dituju tidak tepat dan berpindah-pindah. Situasi ini mempengaruhi emosi *driver* seperti perasaan kesal. Gangguan lain terkadang muncul ketika pelanggan menghubungi melalui *chat* dan telepon saat sedang berkendara. Pada kasus tersebut penggunaan ponsel saat mengemudi membuat perhatian *driver* teralihkan pada ponsel. Mengingat *smartphone* banyak digunakan dari beberapa kalangan, *smartphone distraction* merupakan perilaku umum yang berdampak pada produktivitas dan area fungsi eksekutif. *Smartphone distraction* adalah interaksi penggunaan *smartphone* dengan cara mengalihkan perhatian dari tugas utama mengemudi (Chu et al., 2021)

Penelitian lebih lanjut oleh Chu et al., (2021) menyoroti bahwa distraksi kognitif yang disebabkan oleh penggunaan *smartphone* dapat menyebabkan apa yang disebut sebagai "*Inattentional Blindness*" atau kebutaan karena kurangnya perhatian. Fenomena ini terjadi ketika pengemudi gagal memperhatikan objek atau peristiwa penting di jalan karena perhatian mereka terfokus pada sesuatu yang lain, seperti pesan teks atau panggilan telepon. Hal ini sangat berbahaya, terutama di lingkungan perkotaan yang padat, di mana pengemudi harus terus-menerus waspada terhadap perubahan kondisi jalan. Beberapa contoh kasus distraksi dialami pada berbagai situasi. Penggunaan *smartphone* selama berkendara telah diidentifikasi sebagai salah satu bentuk distraksi yang paling berbahaya.

Penelitian yang dilakukan oleh Okati-Aliabad et al (2024) menunjukkan bahwa penggunaan ponsel saat mengemudi, khususnya untuk mengirim pesan teks atau menggunakan aplikasi navigasi, secara substansial meningkatkan beban kognitif pengemudi, yang mengganggu waktu reaksi dan perhatian mereka terhadap jalan, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan. Studi ini, yang dilakukan di Iran, menyoroti



bahwa berbagai bentuk *smartphone distraction*, termasuk pengiriman pesan dan penggunaan aplikasi, sangat terkait dengan peningkatan risiko kecelakaan lalu lintas. Hasil ini sejalan dengan pernyataan bahwa gangguan saat mengemudi merupakan faktor risiko signifikan dalam keselamatan jalan. Distraksi ini dapat bersifat visual (karena pengemudi mengalihkan pandangan dari jalan), manual (karena tangan digunakan untuk memegang atau mengoperasikan *smartphone*), dan kognitif (karena perhatian teralihkan dari tugas mengemudi).

Dari sudut pandang psikologi, perilaku mengemudi yang berisiko dapat dijelaskan melalui teori *Reinforcement Sensitivity Theory* (RST) yang dikemukakan oleh Krupić dan Corr (2020). RST menjelaskan bahwa ada perbedaan individual dalam sensitivitas terhadap penghargaan dan hukuman, yang pada akhirnya mempengaruhi perilaku berisiko. Individu yang memiliki sistem Aktivasi Perilaku (*Behavioral Activation System/BAS*) yang lebih aktif cenderung lebih impulsif dan lebih tertarik untuk mencari sensasi, yang menjelaskan mengapa beberapa pengemudi lebih rentan terhadap penggunaan *smartphone* saat mengemudi, meskipun mereka tahu bahwa itu berbahaya. Sebaliknya, individu dengan sistem penghambat perilaku (*Behavioral Inhibition System/BIS*) yang lebih dominan cenderung lebih hati-hati dan lebih mungkin untuk menghindari perilaku berisiko. Selain itu, penelitian terbaru oleh Prakoso et al (2024) menunjukkan bahwa intervensi berbasis teknologi dapat menjadi salah satu solusi untuk mengurangi penggunaan *smartphone* saat mengemudi. Mereka mengusulkan pengembangan aplikasi yang secara otomatis membatasi penggunaan *smartphone* saat kendaraan sedang bergerak. Intervensi semacam ini diyakini dapat membantu mengurangi distraksi yang disebabkan oleh *smartphone* dan pada akhirnya menurunkan angka kecelakaan lalu lintas.

Kebaruan dalam penelitian ini adalah hubungan antara *smartphone distraction* dengan *driver behavior* pada *driver ojek online* karena belum ada pada penelitian-penelitian sebelumnya yang menggabungkan antara ketiga hal tersebut. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam memahami fenomena ini dan memberikan rekomendasi intervensi yang lebih efektif untuk meningkatkan keselamatan berkendara di kalangan pengemudi. Dalam upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh distraksi *smartphone*, pemerintah dan lembaga terkait telah berupaya mengembangkan berbagai strategi intervensi. Misalnya, Korlantas Polri telah meluncurkan kampanye "*Stop Distracted Driving*" yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran publik tentang bahaya penggunaan *smartphone* saat berkendara. Selain itu, di beberapa negara, teknologi deteksi penggunaan *smartphone* telah diintegrasikan ke dalam kamera lalu lintas untuk menangkap pengemudi yang melanggar aturan. Di masa depan, inovasi teknologi semacam ini diharapkan dapat membantu menurunkan angka kecelakaan akibat distraksi *smartphone* di jalan raya. Dengan mengingat besarnya dampak distraksi *smartphone* terhadap keselamatan di jalan, penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi lebih dalam mengenai hubungan antara distraksi *smartphone* dan perilaku mengemudi berisiko, khususnya di kalangan *driver ojek online* di Indonesia.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif dengan metode koresional. Syahrizal dan Jailani (2023) menjelaskan bahwa pendekatan kuantitatif dengan metode koresional adalah suatu penelitian yang dilakukan dengan



menggambarkan dua atau lebih fakta dan sifat objek yang diteliti untuk mengetahui hubungan berdasarkan kerangka pemikiran tertentu. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *driver ojek online* di kota Salatiga dan Ungaran Kabupaten Semarang dengan sampel yaitu 129 *driver ojek online* yang dipilih berdasarkan teknik *purposive sampling*. Teknik *purposive sampling* adalah teknik dimana peneliti memastikan penggunaan ilustrasi untuk menentukan identitas spesial yang cocok dengan tujuan penelitian sehingga dapat mendapatkan hasil penelitian yang sesuai dengan kasusnya (Lenaini, 2021). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah menggunakan *Smartphone Distraction Scale* menurut Throuvala et al (2021) yang berisikan skala *likert* lima poin, di mana 1 menunjukkan (tidak pernah) dan 5 menunjukkan (selalu). Data yang digunakan yaitu data pengisian kuesioner *smartphone distraction* dan kuesioner *driving behavior*. Penelitian dilakukan dengan *online* dan *offline*, melalui akun sosial media peneliti, terjun ke pangkalan ojol, dan penyebaran langsung. Penelitian dilakukan dengan media *google form* yang dibagikan melalui *handphone* masing-masing *driver ojek online*.

**Tabel 1.**  
 Jenis Kelamin

Klasifikasi Partisipan	Keterangan	N	Persentase
Jenis kelamin	Laki-laki	125	96,90%
	Perempuan	4	3,10%
<b>Total</b>		<b>129</b>	<b>100%</b>

Berdasarkan persentase jenis kelamin, penelitian ini terdapat responden laki-laki dengan jumlah 125 orang dan persentasenya 96,90%, sedangkan responden perempuan terdapat 4 orang dengan persentase 3,10%.

**Tabel 2.**  
 Kalsifikasi Usia

Klasifikasi Partisipan	Keterangan	N	Persentase
Usia	19-28 Tahun	50	39,37%
	29-38 Tahun	41	32,38%
	39-48 Tahun	25	19,69%
	49-58 Tahun	8	6,30%
	59-68 Tahun	3	2,36%
<b>Total</b>		<b>129</b>	<b>100%</b>

Berdasarkan persentase usia, penelitian ini terdapat rentang usia 19-68 tahun, pada interval usia 19-28 tahun dengan jumlah 50 orang dan persentasenya 39,37%, lalu pada interval usia 29-38 tahun dengan jumlah 41 orang dan persentasenya 32,38%, pada interval usia 39-48 tahun dengan jumlah 25 orang dan persentasenya 19,69%, pada interval usia 49-58 dengan jumlah 8 orang persentasenya 6,30%, dan pada interval usia 59-68 tahun dengan jumlah 3 orang persentasenya 2,36%.





**Tabel 3.**  
 Durasi Bekerja Sebagai *Driver Ojek Online*

Klasifikasi Partisipan	Keterangan	N	Persentase
Durasi menjadi <i>driver ojek online</i>	<1 Tahun	0	0%
	1 Tahun	14	11%
	2 Tahun	21	16%
	3 Tahun	13	10%
	4 Tahun	13	10%
	5 Tahun	18	14%
	>5 Tahun	50	39%
<b>Total</b>		<b>129</b>	<b>100%</b>

Berdasarkan persentase durasi bekerja minimal 1 tahun, terdapat 14 orang dengan persentase 11%, lalu pada durasi bekerja 2 tahun terdapat 21 orang dengan persentase 16%, pada durasi bekerja 3 tahun terdapat 13 orang dengan persentase 10%, pada durasi bekerja 4 tahun terdapat 13 orang dengan persentase 10% pada durasi bekerja 5 tahun terdapat 18 orang dengan persentase 14%, sedangkan pada durasi bekerja lebih dari 5 tahun terdapat 50 orang dengan persentase 39%.

Instrumen penelitian ini yaitu angket atau kuesioner yang merupakan instrumen berisi pertanyaan untuk mengumpulkan data dari responden yang berupa pertanyaan tertutup sesuai batasan penelitian (Ardiansyah et al., 2023). Terdapat 15 item pertanyaan pada kuesioner *Smartphone Distraction* dan 13 item kuesioner *Driving Behavior*. Kuesioner telah divalidasi dan mendapatkan persetujuan dari dosen pembimbing. Hasil validasi menyatakan bahwa kuesioner *Smartphone Distraction* dan kuesioner *Driving Behavior* telah layak untuk disebarkan kepada *driver ojek online*. Sebelum kedua kuesioner digunakan, dilakukan seleksi item dengan cara menghitung keseluruhan item dengan *corrected item-total correlation*, kemudian menggunakan bantuan IBM SPSS *Statistic 26 for Window*, sehingga dapat melakukan seleksi item yang baik menggunakan batasan  $r > 0,30$  (Azwar, 2022). Setelah item diseleksi, dilakukan uji reliabilitas dengan Koefisien reliabilitas berada dalam rentang angka dari 0 sampai 1,00. Dapat dijelaskan bahwa semakin tinggi reliabilitasnya, maka angkanya akan mendekati 1,00. Sebaliknya, koefisien yang rendah angkanya akan mendekati 0. Dengan demikian, standar koefisien reliabilitas dalam penelitian ini sebesar 0,80 (Azwar, 2022).

Jumlah item dalam setiap subskala dihitung dengan skor rata-rata yang lebih tinggi yang menunjukkan tingkat gangguan *smartphone* yang lebih tinggi. Rincian *Smartphone Distraction Scale* ditunjukkan pada Tabel 4 dibawah ini.

**Tabel 4.**  
*Blueprint Smartphone Distraction Scale*

No	Aspek	Item		Total
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	<i>Attention Impulsiveness</i>	4	-	4
2.	<i>Online Vigilance</i>	4	-	4
3.	<i>Multitasking</i>	4	-	4
4.	<i>Emotional Regulation</i>	3	-	3
<b>Jumlah</b>				<b>15</b>



Aspek dari *Smartphone Distraction* yang digunakan yaitu menurut Throuvala et al (2021) yang meliputi (1) *Emotion Regulation*, regulasi emosi adalah faktor terkuat yang mengacu pada strategi yang digunakan individu untuk memodulasi keadaan emosi mereka, waktu emosi dan ekspresinya serta menunjukkan bahwa *smartphone distraction* memiliki fungsi pengaturan yang kuat. Regulasi emosi ditemukan berhubungan dengan pengendalian diri dan dapat bergantung pada faktor intrinsik yaitu temperamental atau ekstrinsik yaitu keterikatan dan dapat diatur melalui penghindaran, penekanan, atau ekspresi atau penilaian ulang yang dipaksakan. Dalam penggunaan *smartphone*, gangguan tampaknya memiliki fungsi perlindungan dengan mengalihkan perhatian ke situasi yang kurang tingkatannya untuk menghindari keadaan emosi negatif, konsisten dengan bukti gangguan umum dan gangguan kecemasan. Namun, ketergantungan yang berlebihan mungkin terkait dengan penggunaan *smartphone* dan media sosial yang bermasalah, (2) *Attention Impulsiveness*, aspek ini menggambarkan perilaku yang berkaitan dengan perhatian impulsif karena notifikasi atau bahkan hanya dengan kehadiran *smartphone*, (3) *Online Vigilance*, aspek ini menggambarkan kewaspadaan *online* berhubungan dengan *cognitive perception* (obsesif) dan orientasi terhadap konten media sosial dengan item yang mencerminkan arti penting contohnya berpikir secara intensif dalam ruang lingkup *online*, reaktivitas contohnya kesiapan untuk bereaksi terhadap isyarat *smartphone* meskipun itu melibatkan interupsi aktivitas, dan pemantauan contohnya tendensi untuk secara aktif mengamati keterlibatan secara paralel dengan aktivitas lain dalam ruang lingkup *online* (4) *Multitasking*, aspek ini menggambarkan perilaku menonjol yang berpotensi mengarah ke kelebihan informasi *digital*. Aspek ini menggambarkan gangguan sebagai penanggulangan mekanisme untuk suasana hati yang buruk atau gangguan sebagai penghindaran mekanisme untuk meredakan ketegangan, stres, dan kecemasan.

Sementara teknik pengumpulan data kedua menggunakan *The DRIVE Study Questionnaire* yang berisi pertanyaan tentang informasi demografis, pengalaman mengemudi dan pelatihan tentang SIM sementara, penilaian diri terhadap kemampuan mengemudi, dan rata-rata jam mengemudi mingguan (ukuran utama paparan mengemudi). Kuesioner ini juga mencakup 1 item mengenai perilaku mengemudi berisiko. Untuk item perilaku berisiko, peserta ditanya, “Seberapa sering Anda (terlibat dalam perilaku tertentu)?”; kemungkinan tanggapan dan skor yang sesuai adalah: sangat sering = 4, sering = 3, kadang-kadang = 2, hampir tidak pernah = 1, dan tidak pernah = 0; rentang skor total adalah 0 hingga 56. Rincian dari *The DRIVE Study Questionnaire* ditunjukkan pada Tabel 5 dibawah ini.

**Tabel 5.**  
*The Drive Study Questionnaire*

No	Aspek	Item		Total
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	<i>Attitudes Toward Speeding and Risk Takings</i>	3	-	3
2.	<i>Perceived Behavioral Control</i>	3	-	3
3.	<i>Normative Beliefs</i>	4	-	4
4.	<i>Behavioral Intentions</i>	3	-	3
<b>Jumlah</b>				13



Aspek dari *Driving Behavior* pada penelitian ini dikemukakan oleh Möller et al (2022) yaitu (1) *Attitudes Toward Speeding and Risk Taking*, aspek ini mengukur sikap pengemudi terhadap kecepatan berkendara dan pengambilan risiko saat mengemudi. Ini mencakup keyakinan, perasaan, dan penilaian individu tentang perilaku ngebut dan pengambilan risiko yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, (2) *Perceived Behavioral Control*, aspek ini mengukur sejauh mana pengemudi merasa mampu mengendalikan perilaku mereka saat mengemudi. Ini mencakup keyakinan tentang kemampuan untuk menghindari perilaku berisiko dan untuk mengikuti aturan lalu lintas, serta persepsi tentang kemudahan atau kesulitan dalam melakukan tindakan tertentu, (3) *Normative Beliefs*, aspek ini mengukur keyakinan individu tentang norma-norma sosial dan tekanan dari lingkungan sekitar mengenai perilaku mengemudi. Ini mencakup persepsi tentang apa yang diharapkan oleh teman, keluarga, dan masyarakat terkait perilaku mengemudi, serta keinginan untuk mematuhi ekspektasi tersebut, (4) *Behavioral Intentions*, aspek ini mengukur niat pengemudi untuk terlibat dalam perilaku mengemudi tertentu di masa mendatang. Ini mencakup rencana dan komitmen untuk melakukan atau menghindari tindakan tertentu yang berkaitan dengan keselamatan jalan.

Data hasil pengisian kuesioner berupa penjumlahan skor-skor berdasarkan skala *Blueprint Smartphone Distraction Scale* dan *Blueprint The DRIVE Study Questionnaire*. *Smartphone Distraction Scale* adalah sebuah skala yang ditemukan Throuvala dan rekannya yang dapat mengukur gangguan *smartphone* pada kegiatan tertentu yang meliputi faktor perhatian implusif, kewaspadaan online, *multitasking*, dan regulasi emosi (Mascia et al., 2023). Data yang telah diperoleh dikaji untuk mengetahui apakah terdapat hubungan positif antara *smartphone distraction* dengan *driving behavior* terkhususnya pada *driver* ojek *online*. Teknik analisis data dilakukan dengan kuantitatif yaitu menggunakan uji korelasi *Product Moment* dari Karl Pearson sehingga nantinya dapat diketahui apakah terdapat hubungan *smartphone distraction* terhadap *driving behavior* pada *driver* ojek *online*. Sebelum melakukan uji hipotesis, analisis deskriptif dan uji asumsi dilakukan dengan uji normalitas dan linieritas. Pengujian data penelitian ini dilakukan dengan bantuan *IBM SPSS Statistic 26 for Window*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian dilaksanakan secara *online* dan *offline* pada tanggal 17 April 2024 – 13 Mei 2024 dengan terjun ke pangkalan ojek online disekitar dan membagikan *google form* secara *online*. Hasil dari penelitian ini didasarkan pada pengisian angket dan kuisisioner yang berdasarkan pada kategorisasi *Smartphone Distraction* dan *Driving Behavior* pada Tabel 6 dan Tabel 3.2 dibawah ini.

**Tabel 6.**

Kategorisasi *Smartphone Distraction*

Interval	Kriteria	Frekuensi	Persentase	Mean
Rendah	$X < 15$	8	6%	
Sedang	$15 \leq X < 75$	119	92%	35
Tinggi	$X > 75$	2	2%	
<b>Total</b>		129	100%	

Pada uraian tabel diatas diperoleh bahwasannya dari hasil kategorisasi *smartphone distraction* didapatkan hasil bahwa jumlah responden yang mengalami





*smartphone distraction* dengan tingkat rendah yaitu 6%, tingkat sedang paling banyak dengan 92%, dan tingkat tinggi yaitu 2%.

**Tabel 7.**

Kategorisasi *Driving Behavior*

Interval	Kriteria	Frekuensi	Persentase	Mean
Rendah	$X < 0$	3	2%	
Sedang	$0 \leq X < 52$	125	97%	11
Tinggi	$X > 52$	1	1%	
<b>Total</b>		129	100%	

Pada uraian tabel diatas diperoleh bahwasannya dari hasil kategorisasi *driving behavior* didapatkan hasil bahwa jumlah responden yang mengalami *driving behavior* dengan tingkat rendah yaitu 2%, tingkat sedang paling banyak dengan 97%, dan tingkat tinggi 1%.

**Tabel 8.**

Hasil Uji Asumsi

Nama Uji	Nilai Sig.	Kesimpulan
Uji Normalitas antara <i>Smartphone Distraction</i> dengan <i>Driving Behavior</i> pada <i>Driver Ojek Online</i>	0,200 ( $p > 0,05$ )	Kedua variabel berdistribusi normal
Uji Linieritas antara <i>Smartphone Distraction</i> dengan <i>Driving Behavior</i> pada <i>Driver Ojek Online</i>	0,929 ( $p > 0,05$ )	Kedua variabel linier

Berdasarkan hasil uji normalitas, kedua variabel dapat dikatakan berdistribusi normal dan linier. Karena kedua variabel telah normal dan linier maka dapat dilanjutkan dengan uji hipotesis yang menggunakan uji korelasional.

**Tabel 9.**

Hasil Uji Hipotesis

<b>Correlations</b>			
		<i>Smartphone Distraction</i>	<i>Driving Behavior</i>
<i>Smartphone Distraction</i>	Pearson Correlation	1	,537**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	129	129
<i>Driving Behavior</i>	Pearson Correlation	,537**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	129	129

Keterangan:

$H_0$ : Tidak terdapat hubungan signifikan antara *smartphone distraction* dengan *driving behavior* pada *driver ojek online*.

$H_1$ : Terdapat hubungan signifikan antara *smartphone distraction* dengan *driving behavior* pada *driver ojek online* dimana semakin tinggi *smartphone distraction* maka semakin tinggi pula *driving behavior* yang berisiko pada *driver ojek online* dan sebaliknya.



Berdasarkan hasil pengujian hipotesis korelasional, didapatkan bahwasannya hasil koefisien korelasi positif sebesar 0,537 dengan  $sig$  0,000 ( $p < 0,005$ ). Hal ini menunjukkan bahwa adanya hubungan positif antara *smartphone distraction* dengan *driving behavior* dikatakan linier. Artinya *smartphone distraction* menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi *driving behavior* pada *driver* ojek online.

Berdasarkan hasil analisis data, hipotesis pada penelitian ini diterima. Hipotesis awal menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif signifikan antara *smartphone distraction* dengan *driving behavior* pada *driver* ojek online. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa nilai  $r = 0,537$  yang menunjukkan adanya hubungan positif *smartphone distraction* dengan *driving behavior*. Nilai signifikansi pada penelitian ini yaitu 0,000 ( $p < 0,05$ ) yang artinya bahwa semakin tinggi tingkat *smartphone distraction* maka semakin tinggi pula *driving behavior* pada *driver* ojek online. Hasil penelitian pada tabel 3.1 dan 3.2 menunjukkan bahwa *driver ojek online* memiliki *smartphone distraction* dan *driving behavior* yang berada pada kategori sedang. Dalam wawancara lanjutan yang dilakukan peneliti kepada partisipan penelitian menunjukkan bahwa partisipan merasa terdistraksi ponselnya pada saat mengemudi dan bahkan berpengaruh pada perilaku mengemudinya yang hampir mengalami risiko kecelakaan di jalan raya.

Penelitian ini dilakukan kepada 129 partisipan. *Smartphone distraction* pada menunjukkan hasil bahwa 8 partisipan (6%) berada pada tingkat rendah, yang artinya partisipan memiliki tingkat distraksi yang rendah ketika mengemudi, 119 (92%) berada pada tingkat sedang, yang artinya partisipan memiliki tingkat distraksi yang sedang dan mulai berpengaruh pada perilaku mengemudi, dan 2 partisipan (2%) berada pada tingkat tinggi, yang artinya partisipan memiliki distraksi yang tinggi dan sangat berpengaruh pada perilaku mengemudinya.

Pada partisipan *driving behavior* menunjukkan hasil bahwa 3 partisipan (2%) berada pada tingkat rendah, yang artinya partisipan memiliki perilaku mengemudi yang tidak berisiko kecelakaan lalu lintas, 125 (97%) berada pada tingkat sedang, yang artinya partisipan memiliki perilaku mengemudi yang berisiko kecelakaan lalu lintas, dan 1 partisipan (1%) berada pada tingkat tinggi, yang artinya memiliki perilaku mengemudi yang sangat berisiko kecelakaan lalu lintas.

*Smartphone distraction* menurut Chu et al (2021) mendefinisikan interaksi penggunaan *smartphone* dengan cara mengalihkan perhatian dari tugas utama mengemudi. Ismail (2019) menjelaskan bahwa *smartphone distraction* merupakan gangguan perhatian contohnya berkendara yang diakibatkan terdapat kegiatan berlawanan menggunakan *smartphone* dari kegiatan utama yaitu mengemudi sehingga perhatiannya terbagi. *Smartphone distraction* telah dilaporkan menjadi faktor yang penting karena mengakibatkan berbagai permasalahan dalam kehidupan sehari-hari (Yang et al., 2022). Alvers dalam Möller et al (2022) menjelaskan *driving behavior* sebagai pola dan tindakan yang ditunjukkan oleh pengemudi saat mengoperasikan kendaraan, yang dipengaruhi oleh berbagai faktor termasuk karakteristik pribadi, faktor psikologis, dan kondisi lingkungan. *Driving behavior* dapat diklasifikasikan menjadi lima kelas yaitu (1) aman, (2) agresif, (3) perhatian terganggu, (4) mengantuk, dan (5) mengemudi dalam keadaan mabuk (Shahverdy et al., 2020). Penelitian ini mengambil klasifikasi yaitu perhatian terganggu yang diakibatkan oleh *smartphone*. Ojek online adalah ojek yang mengangkut orang dan barang dan dipesan melalui aplikasi seperti Gojek dan Grab (Anggraeni, 2020).



Penelitian ini menunjukkan bahwa *smartphone distraction* memiliki hubungan positif terhadap *driving behavior* pada *driver* ojek *online* dikategorikan sedang. Akan tetapi *smartphone distraction* bukan menjadi faktor utama dalam mempengaruhi *driving behavior*, ada hal lain yang mempengaruhi seperti kondisi jalan yang rusak, tidak adanya tanda lalu lintas yang jelas, dan kemacetan lalu lintas dapat mempengaruhi perilaku mengemudi. Jannusch et al (2021) mengemukakan bahwa berbicara di *smartphone* dapat meningkatkan beban kerja kognitif, fisik, dan pendengaran pengemudi secara signifikan, dan selanjutnya menyebabkan berkurangnya kemampuan untuk memahami dan bereaksi secara tepat terhadap kejadian kecelakaan yang tidak terduga. Jannusch et al (2021) menemukan bahwa seorang yang melakukan aktivitas berbicara di *smartphone* secara signifikan lebih terlibat dalam perilaku mengemudi dengan konsekuensi yang berpotensi fatal, seperti ngebut dan mengemudi sambil mabuk karena zat terlarang (narkoba, alkohol).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang telah dilaksanakan oleh Asyari et al (2022) yang menjelaskan bahwa penggunaan *smartphone* pada saat berkendara tidak dianjurkan karena menyebabkan risiko terjadinya kecelakaan antara 65%-100%). Penelitian lain dari BABIĆ et al (2022) yang meneliti tentang penggunaan *smartphone* yang marak di era modern berdampak negatif pada aktivitas mengemudi, karena pengemudi yang tidak fokus akibat penggunaan *smartphone* saat berkendara mempunyai risiko kecelakaan yang tinggi. Oviedo-Trespalacios et al (2020) menjelaskan pula bahwa *driver* ojek *online* masih mengalami ketergantungan terhadap penggunaan *smartphone* di jalan raya dengan menggunakan *google maps*. Namun, saat ini setiap *smartphone* keluaran terbaru dari iOS/Android terdapat fitur DNDWD (*Do Not Disturb While Driving*) yang artinya “Jangan Ganggu Saat Mengemudi”, tetapi yang terjadi di lapangan hanya sedikit yang bisa memanfaatkannya untuk mengurangi risiko kecelakaan di jalan raya serta dapat meningkatkan perilaku mengemudi yang aman. Namun, terdapat beberapa kendala dalam penerapannya, terutama di kalangan pengemudi yang sangat bergantung pada *smartphone* mereka untuk berbagai keperluan seperti GPS, musik, dan konektivitas (merasa kehilangan interaksi dengan media sosial atau teman sebaya). Selain itu, disebutkan bahwa kelompok pengemudi lain yang menggunakan aplikasi *smartphone* untuk keperluan pekerjaan sehari-hari, seperti pengemudi taksi (misalnya pengemudi *Uber*), mungkin tidak akan menggunakan teknologi tersebut karena ketergantungan mereka pada fitur-fitur *smartphone* yang menjadi bagian penting dari pekerjaan mereka.

Penelitian ini memberikan dampak bahwasannya terdapat hubungan antara *smartphone distraction* dengan *driving behavior* pada *driver* ojek *online*, untuk memahami fenomena ini *driver* ojek *online* sebaiknya tidak bermain *smartphone* dalam berkendara sehingga tidak menimbulkan konsentrasi ganda yang membuat kecelakaan di lalu lintas.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan positif antara *smartphone distraction* dan *driving behavior* pada *driver* ojek *online*. Hal ini dapat diartikan bahwa penggunaan *smartphone* memiliki hubungan kuat pada perilaku mengemudi yang berisiko kecelakaan lalu lintas. Saran pada penelitian kali ini peneliti menyadari bahwa penelitian ini belum sempurna, oleh sebab itu untuk pengembangan lebih lanjut peneliti memberi saran agar dapat mengembangkan penelitian yang lebih baik kedepannya, antara lain kepada (1) partisipan yaitu agar lebih sadar akan bahaya



penggunaan *smartphone* saat mengemudi, terutama bagi *driver* ojek *online* yang bekerja di jalan raya yang ramai, partisipan juga harus menjawab pertanyaan kuisioner dengan jujur dan sesuai dengan kenyataan, serta bersedia mengikuti instruksi yang telah diberikan oleh peneliti. (2) Bagi peneliti selanjutnya yaitu Melakukan penelitian longitudinal untuk mengamati perubahan perilaku mengemudi *driver* ojek *online* selama periode waktu tertentu setelah intervensi atau edukasi tentang bahaya *smartphone distraction*, peneliti juga dapat menggabungkan metode penelitian kualitatif dan kuantitatif untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang hubungan *smartphone distraction* dengan *driving behavior* pada *driver* ojek *online*, selain itu peneliti dapat melakukan penelitian lebih lanjut mengenai pengaruh emosi dan stres pada perilaku mengemudi *driver* ojek *online*, terutama saat menggunakan *smartphone*.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Alketbi, L.M.B., Grivna, M. and Al Dhaheri, S. (2020) 'Risky driving behaviour in Abu Dhabi, United Arab Emirates: A cross-sectional, survey-based study', *BMC Public Health*, 20(1), pp. 1–11. Available at: <https://doi.org/10.1186/s12889-020-09389-8>.
- Anggraeni, F.N. (2020) 'Survey Motivasi Kerja Driver Ojek Online Grab', *SCIENTIFIC JOURNAL OF REFLECTION: Economic, Accounting, Management and Business*, 3(3), pp. 251–260. Available at: <https://doi.org/10.5281/zenodo.3930682>.
- Angkasa, M.P., Nofianto, N. and Penyami, Y. (2023) 'Pengaruh Pelatihan Btcls Terhadap Pengetahuan Kegawatdaruratan Mahasiswa Calon Lulusan Prodi Diii Keperawatan Pekalongan', *Jurnal Lintas Keperawatan*, 4(2), pp. 318–324. Available at: <https://doi.org/10.31983/jlk.v4i2.10672>.
- Ardiansyah, R., and Jailani, M.S. (2023) 'Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif', *Jurnal IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), pp. 1–9. Available at: <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>.
- Asyari, H. et al. (2022) 'Pengaruh Driving Distraction Penggunaan Smartphone Terhadap Pengemudi Sebagai Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Multilevel Factorial Investigating Effect Driving Distraction of Smartphone Use on the Driver As Causes of Accidents With Multilevel Facto', *Dinamika Rekayasa*, 18(1), pp. 99–108. Available at: <http://dinarek.unsoed.ac.id>.
- Azadani, N, M. and Boukerche, A. (2022) 'Driving Behavior Analysis Guidelines for Intelligent Transportation Systems', *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 23(7), pp. 6027–6045. Available at: <https://doi.org/10.1109/TITS.2021.3076140>.
- Azwar, S. (2022) *Penyusunan skala psikologi edisi 2*. Pustaka pelajar. Yogyakarta
- BABIĆ., & Darko. (2022) 'The Impact of Mobile Phone Use on Young Drivers' Driving Behaviour and Visual Scanning of the Environment', *Promet - Traffic&Transportation*, 34(3), pp. 431–441. Available at: <https://doi.org/10.7307/ptt.v34i3.3986>.
- Catalina Ortega, C.A. et al. (2021) 'Effects of mobile phone use on driving performance: an experimental study of workload and traffic violations', *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(13). Available at: <https://doi.org/10.3390/ijerph18137101>.



- Chu, J. *et al.* (2021) ‘Attention or Distraction? The Impact of Mobile Phone on Users’ Psychological Well-Being’, *Frontiers in Psychology*, 12(April). Available at: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.612127>.
- Faílde-Garrido, J.M. *et al.* (2023) ‘Traffic Crimes and risky driving: The role of personality and driving anger’, *Current Psychology*, 42(14), pp. 12281–12295. Available at: <https://doi.org/10.1007/s12144-021-02634-2>.
- Islamudin, Y., Wardana, J.P. and Kurniawan, D.A. (2023) ‘Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Sekolah Di Tinjau Dari Aspek Sosiologi Hukum’, *JURNAL MADANI HUKUM-Jurnal Ilmu Sosial dan Hukum*, pp. 1–9.
- Ismail, S. (2019) ‘Analisis Probabilitas Pengemudi Mobil Melakukan Driving Distractions di Kota Medan’. Universitas Sumatera Utara.
- Jannusch, T. *et al.* (2021) ‘Smartphone use while driving: an investigation of young novice driver (YND) behaviour’, *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 77, pp. 209–220.
- Krupić, D. and Corr, P.J. (2020) ‘How reinforcement sensitivity theory relates to self-determination theory’, *Personality and individual differences*, 155, p. 109705.
- Lenaini, I. (2021) ‘Teknik Pengambilan Sampel Purposive Dan Snowball Sampling’, *HISTORIS: Jurnal Kajian, Penelitian & Pengembangan Pendidikan Sejarah*, 6(1), pp. 33–39. Available at: <http://journal.ummat.ac.id/index.php/historis>.
- Lumba, P. *et al.* (2022) ‘Dampak Peningkatan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur terhadap Jumlah Kecelakaan di Indonesia’, *Aptek*, 14(2), pp. 94–102.
- Mauludi, A., Djunaidi, Z. and Saiful Arif, L. (2021) ‘Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Pengemudi Sepeda Motor Komersial: Systematic Review’, *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), pp. 12–25. Available at: <https://doi.org/10.46447/ktj.v8i1.307>.
- Marian, A.L. *et al.* (2024) ‘Understanding Risky Behavior in Sustainable Driving among Young Adults: Exploring Social Norms, Emotional Regulation, Perceived Behavioral Control, and Mindfulness’, *Sustainability (Switzerland)*, 16(15). Available at: <https://doi.org/10.3390/su16156620>.
- Mascia, M.L. *et al.* (2023) ‘Smartphone Distraction: Italian Validation of the Smartphone Distraction Scale (SDS)’, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(15). Available at: <https://doi.org/10.3390/ijerph20156509>.
- McCarty, D. and Kim, H.W. (2024) ‘Risky behaviors and road safety: An exploration of age and gender influences on road accident rates’, *PLoS ONE*, 19(1 January), pp. 1–15. Available at: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0296663>.
- Möller, H. *et al.* (2022) ‘Driving offences and risk of subsequent crash in novice drivers: the DRIVE cohort study 12-year follow-up’, *Injury Prevention*, 28(5), pp. 396–404. Available at: <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2021-044482>.
- Okati-Aliabad, H. *et al.* (2024) ‘Different types of mobile phone use while driving and influencing factors on intention and behavior: Insights from an expanded theory of planned behavior’, *PLoS ONE*, 19(3 March), pp. 1–17. Available at: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0300158>.
- Oviedo-Trespalacios, O. *et al.* (2020) “‘They would call me, and I would need to know because it is like life and death’”: A qualitative examination of the acceptability of smartphone applications designed to reduce mobile phone use while driving’, *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 73, pp. 499–513.





- Prakoso, B.H. *et al.* (2024) 'Implementasi Sleepiness EWS Pada TRC BPBD Jember Sebagai Usaha Pengurangan Risiko Kecelakaan Kerja', pp. 92–100.
- Rosen, H.E. *et al.* (2022) 'Global road safety 2010–18: an analysis of global status reports', *Injury* [Preprint].
- Shahverdy, M. *et al.* (2020) 'Driver behavior detection and classification using deep convolutional neural networks', *Expert Systems with Applications*, 149, p. 113240.
- Syahrizal, H. and Jailani, M.S. (2023) 'Jenis-Jenis Penelitian Dalam Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif', *Jurnal QOSIM Jurnal Pendidikan Sosial & Humaniora*, 1(1), pp. 13–23. Available at: <https://doi.org/10.61104/jq.v1i1.49>.
- Throuvala, M.A. *et al.* (2021) 'Exploring the Dimensions of Smartphone Distraction: Development, Validation, Measurement Invariance, and Latent Mean Differences of the Smartphone Distraction Scale (SDS)', *Frontiers in Psychiatry*, 12(March). Available at: <https://doi.org/10.3389/fpsy.2021.642634>.
- Yang, Z., Yan, Z. and Hussain, Z. (2022) 'The relationships between smartphone distraction, problematic smartphone use and mental health issues amongst a Chinese sample', *The Social Science Journal*, pp. 1–12.

