



HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA PENGENDARA OJEK ONLINE DI KOTA JAKARTA

Nethania Kenli Untoro*, Dewi Indah Lestari

Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.2, Tomang, Grogol Petamburan, Jakarta Barat, Jakarta 11440, Indonesia

*nethania.405200044@stu.untar.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek online di kota Jakarta. Desain penelitian yang digunakan adalah analitik cross-sectional. Penelitian dilakukan di daerah Grogol, Jakarta Barat pada bulan Januari – Februari 2023. Jumlah sampel penelitian sebanyak 104 orang pengemudi ojek online. Pengambilan data penelitian menggunakan kuesioner safety riding dengan nilai validitas kuesioner dari r tabel (0,361) dan reliabilitas >0,600 (reliabel). Pengolahan data menggunakan SPSS dan dilakukan uji chi square. Hasil penelitian adalah pengendara ojek online yang mempunyai pengetahuan buruk berjumlah 39 orang (37,5%) dan pengetahuan baik berjumlah 65 orang (62,5%). Pengendara ojek online yang mempunyai perilaku tidak aman berjumlah 52 orang (52%) dan yang mempunyai perilaku aman berjumlah 52 orang (52%). Pada uji chi square diperoleh hasil tidak ada hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek online di Kota Jakarta dengan nilai p-value sebesar 0,068.

Kata kunci: ojek online; pengetahuan; perilaku; safety riding

THE RELATIONSHIP LEVEL OF KNOWLEDGE AND SAFETY RIDING BEHAVIOR OF ONLINE OJEK DRIVERS IN JAKARTA CITY

ABSTRACT

This study aims to determine the relationship between knowledge level and safety riding behavior among online motorcycle taxi drivers in the city of Jakarta. The research design used is cross-sectional analysis. The research was conducted in the Grogol area, West Jakarta from January to February 2023. The total sample was 104 online motorcycle taxi drivers. Research data used a safety riding questionnaire with a questionnaire validity value of r table (0.361) and reliability > 0.600 (reliable). Data processing uses SPSS and the chi square test is carried out. The results of the study were online motorcycle taxi drivers who had poor knowledge of 39 people (37.5%) and good knowledge of 65 people (62.5%). Online motorcycle taxi drivers who have unsafe behavior are 52 people (52%) and those who have safe behavior are 52 people (52%). In the chi square test, the results showed that there was no relationship between knowledge level and safety riding behavior among online motorcycle taxi drivers in Jakarta with a p-value of 0.068.

Keywords: behavior; knowledge; online motorcycle taxi; safety riding

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal) dan kerugian harta benda (Putra et al., 2018). Dampak besar yang terjadi dari kecelakaan lalu lintas yaitu luka berat, luka ringan, kecacatan, kematian, dan kenaikan pada angka kemiskinan karena menimbulkan banyak pengeluaran biaya, seperti biaya ketika kecelakaan maupun biaya sesudah terjadi kecelakaan, serta biaya hilangnya produktivitas akibat terjadinya kecelakaan. Kerugian yang dialami akibat

kecelakaan lalu lintas berdampak pada kondisi ekonomi sosial wilayah tersebut (Puspita et al., 2020).

Perilaku *Safety Riding* adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas, memperhatikan keselamatan pengemudi dan penumpang dan meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Ariwibowo, 2013). Tingginya angka kecelakaan lalu lintas salah satunya disebabkan oleh rendahnya pengawasan pada *safety riding* dan tidak adanya pelatihan secara berkala terkait *safety riding*. Pengemudi yang telah memenuhi standar kompetensi mengikuti pelatihan *safety riding* akan dapat menyelenggarakan lalu lintas dan mampu mendukung dalam upaya peningkatan keselamatan berkendara, kedisiplinan berkendara, dan ketaatan peraturan lalu lintas (Pratama et al., 2020). Transportasi ojek *online* yang berkembang pesat saat ini sebagai salah satu strategi pengguna untuk mengurangi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas, dalam hal ketidakpastian moda transportasi dengan berbagai ragam fitur teknologi yang mendukung media transportasi tersebut (Amajida, 2016). Meskipun ojek *online* dapat dikatakan sebagai salah satu strategi untuk mengurangi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas, hal tersebut akan tetap terjadi apabila pihak pemberi layanan dan pengguna jasa ojek *online* tidak mengetahui dan mematuhi perilaku *safety riding* (Ariwibowo, 2013). Perilaku pengendara ojek *online* yang kurang *safety*, maka perlu adanya upaya pencegahan yakni penerapan *safety riding awareness* atau kesadaran berkendara aman bagi pengendara ojek *online*. Namun yang disayangkan selama ini banyaknya pengendara ojek *online* ternyata tidak adanya pelatihan atau pengetahuan *safety riding* terhadap pengendara ojek *online* dan pengendara ojek *online* hanya di bekali buku panduan dimana buku tersebut hanya pengetahuan secara singkat mengenai *safety riding* saat berkendara dan selebihnya panduan mengenai pemesanan dan lain-lain (Amajida, 2016).

Kecelakaan lalu lintas saat ini masih menjadi isu permasalahan publik baik dalam ranah wilayah perkotaan dan pedesaan. *World Health Organization* (WHO) mengungkapkan bahwa, kecelakaan lalu lintas mengakibatkan 1,35 juta orang meninggal setiap tahun akibat cedera lalu lintas jalan (*Road Traffic Injuries*) dan lebih dari 50 juta terluka atau cacat, meskipun dalam satu dekade pertama tindakan dan perhatian global tingkat tinggi penyebab kematian kedelapan dari semua usia, dan menjadi penyebab utama kematian pada anak-anak dan dewasa muda (5-29 tahun) (Aswir et al., 2018). Prevalensi kejadian kecelakaan di jalan cukup tinggi dan cenderung meningkat. Proporsi kecelakaan pada pengemudi sepeda motor tertinggi dibandingkan dengan moda transportasi yang lain (Muin et al., 2021). Korban kecelakaan lalu lintas di kawasan Asia Tenggara mencapai 43% adalah pengendara sepeda motor dan penumpang. Banyaknya korban kecelakaan lalu lintas bagi setiap negara berkembang dan negara berpenghasilan rendah atau menengah menjadi beban ekonomi besar (Jindal et al., 2005). Negara Vietnam, terdapat sekitar 14.000 orang kehilangan nyawa setiap tahun karena kecelakaan lalu lintas, dengan 59% di antaranya adalah pengendara sepeda motor (Nguyen-Phuoc et al., 2019). Kementerian Perhubungan mempublikasikan, bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 kasus pada tahun 2021. Jumlah tersebut lebih tinggi dibandingkan data tahun 2020 yang sebanyak 100.028 kasus (Dihni, 2022). Berdasarkan Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, sepanjang tahun 2020 terdapat total 4.729 kasus kecelakaan lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta (Kurnia E, 2022). Sesuai dengan permasalahan yang telah dijelaskan diatas, penulis merasa tertarik untuk mengetahui pentingnya tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Kota Jakarta.

METODE

Desain penelitian yang digunakan adalah analitik cross-sectional. Penelitian dilakukan di daerah Grogol, Jakarta Barat pada bulan Januari – Februari 2023. Populasi target penelitian adalah seluruh pengendara ojek online di Kota Jakarta dan populasi terjangkaunya ada seluruh pengendara ojek online yang ada di wilayah Kota Jakarta Barat pada periode penelitian Januari – Februari 2023. Sampel penelitian adalah seluruh pengendara ojek online yang ada di Grogol pada periode penelitian Januari – Februari 2023 yang telah memenuhi kriteria inklusi dan eksklusi yang berjumlah 104 orang. Pengambilan sampel data penelitian menggunakan kuesioner safety riding dengan nilai validitas kuesioner dari r tabel (0,361) dan reliabilitas >0,600 (reliabel). Data penelitian diolah menggunakan aplikasi SPSS untuk analisis univariat dan bivariat. Uji statistik yang digunakan adalah uji chi square.

HASIL

Penelitian ini dilakukan di daerah Grogol, Kota Jakarta Barat pada periode bulan Januari - Februari 2023 dengan total responden sebanyak 104 orang. Berdasarkan usia, mayoritas responden berusia di antara 30 hingga 50 tahun dengan jumlah sebanyak 64 responden (61,5%) sedangkan paling sedikit yaitu responden berusia di bawah 30 tahun sebanyak 18 responden (17,3%). Berdasarkan jenis kelamin, mayoritas responden adalah laki-laki dengan jumlah sebanyak 102 responden (98,1%). Berdasarkan pendidikan, mayoritas responden memiliki pendidikan SMA dengan jumlah sebanyak 63 responden (60,6%). Berdasarkan pengalaman berkendara, mayoritas responden berpengalaman lebih dari 3 tahun dengan jumlah sebanyak 103 responden (99%).

Tabel 1.
 Karakteristik Responden (n=104)

Jenis karakteristik	f	%	
Usia	< 30 tahun	18	17,3
	30 – 50 tahun	64	61,5
	> 50 tahun	22	21,2
Jenis kelamin	Laki-laki	102	98,1
	Perempuan	2	1,9
Pendidikan	SD	16	15,4
	SMP	23	22,1
	SMA	63	60,6
	Perguruan tinggi/Akademi	2	1,9
Pengalaman berkendara	1-3 tahun	1	1
	> 3 tahun	103	99

Tabel 1 pengetahuan *safety riding* dikategorikan menjadi pengetahuan baik dan pengetahuan buruk. Berdasarkan data yang diperoleh, mayoritas responden memiliki pengetahuan yang baik dengan jumlah sebanyak 65 responden (62,5%) sedangkan responden yang memiliki pengetahuan buruk mengenai *safety riding* sebanyak 39 responden (37,5%).

Tabel 2.
 Sebaran Pengetahuan *Safety Riding* (n=104)

Variabel	f	%	
Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	Baik	65	62,5
	Buruk	39	37,5

Tabel 2 perilaku *safety riding* dikategorikan menjadi perilaku aman dan perilaku tidak aman. Berdasarkan data yang diperoleh, perilaku *safety riding* antara responden yang berperilaku

aman dan tidak aman memiliki jumlah sama banyak dengan masing-masing sebanyak 52 responden (50%).

Tabel 3.
 Sebaran Perilaku *Safety Riding* (n=104)

Variabel	f	%
Perilaku <i>Safety Riding</i>	Aman	52
	Tidak aman	52

Tabel 3 penelitian ini bertujuan untuk menguji signifikansi hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* digunakan Uji statistik Chi Square. Analisis dengan uji statistik Chi Square adalah untuk faktor - faktor yang berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding*. Mayoritas responden pada penelitian ini adalah responden dengan pengetahuan *safety riding* baik namun berperilaku *safety riding* tidak aman sebanyak 37 responden (35,6%). Hasil uji hipotesis memperoleh *p-value* sebesar 0,068 lebih dari α (0,05), maka dari itu diperoleh keputusan terima H_0 dengan kesimpulan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Jakarta Barat.

Tabel 4.
 Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* (n=104)

Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Total		PR	P-value
	Aman		Tidak Aman		Jumlah			
	f	%	f	%	f	%		
Baik	37	35,6	28	26,9	65	62,5	0,473	0,068
Buruk	15	14,4	24	23,1	39	37,5		

PEMBAHASAN

Ojek *online* adalah transportasi sepeda motor berbasis *online* dengan menggunakan aplikasi yang bisa diakses lewat handphone. Ojek *online* berbeda dengan ojek pangkalan terutama dari segi mendapatkan penumpang. Dimana ojek *online* hanya perlu menerima pesan dari aplikasi yang sudah terinstal dan penumpang yang membutuhkan jasanya pun dapat langsung menemukan pengemudi yang dimaksud. Banyak kemudahan yang didapat dari keberadaan ojek *online* sehingga otomatis masyarakat banyak terbantu aktivitasnya dengan adanya aplikasi ojek *online* tersebut. Responden pada penelitian ini adalah seluruh pengendara ojek *online* yang ada di Grogol pada periode penelitian Januari – Februari 2023 yang telah memenuhi kriteria inklusi dan eksklusi yang berjumlah 104 orang. Karakteristik responden yang digunakan dalam penelitian ini meliputi jenis kelamin, usia, pendidikan, dan pengalaman berkendara pada pengendara ojek *online* di Jakarta Barat.

Pada penelitian ini menunjukkan bahwa karakteristik responden berdasarkan usia, mayoritas berusia antara 30 – 50 tahun dengan jumlah sebanyak 64 orang (61,5%). Usia mempengaruhi terhadap daya tangkap dan pola pikir seseorang. Semakin bertambah usia akan semakin berkembang pula daya tangkap dan pola pikirnya, sehingga pengetahuan yang diperolehnya semakin membaik (La Cava, 2012). Sejalan dengan beberapa penelitian sebelumnya yakni Cafiso dkk. dan Jou dkk. yang menyatakan bahwa usia pengendara motor dapat mempengaruhi keparahan suatu kecelakaan sepeda motor di Italia dengan presentase kecelakaan mencapai 30% (Utari, 2010). Sementara itu, pada penelitian yang pernah dilakukan oleh Lady mengenai efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap *driver behavior* pengendara sepeda motor menunjukkan bahwa pada usia remaja (17 – 25 tahun) dan dewasa awal (26 – 35 tahun) memiliki karakteristik terbawa emosi sehingga akan berpengaruh terhadap tingkah laku pengemudi di jalan raya dan pada usia ini cenderung lebih banyak terjadi pelanggaran berlalu

lintas daripada usia yang lebih tua (36 – 55 tahun) (Lady, Lovely, 2020). Sementara itu, pada penelitian yang dilakukan oleh Wibawa mengenai karakteristik pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan sepeda motor di Surabaya menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor yang berusia 15 – 25 tahun lebih banyak terlibat kecelakaan dibanding dengan kelompok yang lebih tua dengan presentase mencapai 25% (Wibawa et al., 2019).

Rentang usia muda cenderung memiliki perilaku berkendara yang kurang baik aktivitas fisik seseorang sangat dipengaruhi usia dimana kekuatan akan terus sampai batas tertentu dan mencapai puncaknya pada usia 25 tahun, penambahan usia setelah seseorang mencapai puncak kekuatan fisik yaitu umur 25 tahun dan selanjutnya akan menurun tajam seiring menurunnya kemampuan seperti pendengaran, penglihatan dan kecepatan dalam membedakan sesuatu. Usia merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam melakukan aktivitas kesehariannya. Usia mempunyai pengaruh yang besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Usia 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati-hati sedangkan yang berusia lebih muda atau remaja malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati-hati dan membahayakan pengendara lain (Lady, Lovely, 2020).

Berdasarkan jenis kelamin mayoritas responden adalah laki-laki dengan jumlah sebanyak 102 responden (98,1%). Dari hasil yang di dapat bahwa, jenis kelamin juga menjadi bahan pertimbangan terhadap interpretasi tingginya kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena para individu pengguna jalan raya, cenderung lebih banyak pria dari pada wanita sehingga kecelakaan lalu lintas cenderung lebih banyak terjadi pada laki-laki. Dilihat dari hasil penelitian ini bahwa responden dengan jenis kelamin laki-laki cenderung memiliki perilaku yang tidak aman misalnya tidak menggunakan APD lengkap, tidak melakukan pengecekan kendaraan, dan tidak tertib berlalu lintas serta mengendarai dengan kecepatan tinggi saat berkendara dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan. Sejalan dengan penelitian sebelumnya yakni Tasca bahwa pengendara laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas (Utari, 2010). Penelitian yang pernah dilakukan Wibawa mengenai karakteristik pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan sepeda motor di Surabaya menunjukkan presentase pengendara sepeda motor berjenis kelamin laki – laki lebih banyak daripada perempuan dengan presentase sebanyak 73,5% (Wibawa et al., 2019). Pengendara laki-laki beranggapan bahwa peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang berlebihan. Lain halnya dengan pengendara perempuan yang cenderung akan mematuhi peraturan lalu lintas karena mereka memandang hal ini masuk akal serta memiliki kewajiban untuk mematuhi (Rupman et al., 2021). WHO mengatakan laki-laki lebih tinggi mengalami resiko kecelakaan, akibat adanya norma-norma dan gambar di media sosial yang menyamakan pengemudi cepat dan kemampuan manuver yang sulit membuat pengemudi terlihat lebih maskulin (Utari, 2010).

Berdasarkan Pendidikan, mayoritas responden memiliki pendidikan SMA dengan jumlah sebanyak 63 responden (60,6%). Sejalan dengan penelitian yang pernah dilakukan oleh Rupman mengenai hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara ojek online di kabupaten Bogor menunjukkan bahwa mayoritas responden adalah lulusan SMA dengan presentase 59,7%. Hasil penelitian ini pun sesuai dengan pernyataan bahwa tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara, jika pengendara yang memiliki pendidikan tinggi maka kemungkinan akan semakin baik pula perilaku dan pola berfikir dalam mengendarai sepeda motor, sebaliknya jika seseorang dengan pendidikan rendah maka akan berperilaku tidak baik dalam arti pengendara sepeda motor kemungkinan akan berkendara secara tidak aman. Maka salah satu hal yang mempengaruhi tingkat pengetahuan ojek *online* yang tinggi selain jenis kelamin dan umur yakni tingkat

pendidikan yang dimiliki pengendara ojek online yang sebagian besar SMA/SMK serta ada pula Perguruan Tinggi (Utari, 2010).

Berdasarkan pengalaman berkendara, mayoritas responden berpengalaman lebih dari 3 tahun dengan jumlah sebanyak 103 responden (99%). Seperti penelitian yang pernah dilakukan oleh Rezki mengenai hubungan antara pengetahuan, sikap, dan masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek online di kota Banjarbaru yang menunjukkan responden yang pengalaman berkendara lebih lama lebih banyak dengan presentase mencapai 73% (Rezki Ramadhani, 2020). Didukung oleh penelitian yang dilakukan Aeni bahwa pengalaman merupakan guru yang baik, yang bisa menjadi sumber pengetahuan dan juga merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan. Pengalaman dapat diartikan juga sebagai memori masa, yaitu memori yang menerima dan menyimpan peristiwa-peristiwa yang telah terjadi atau dialami individu pada waktu dan tempat tertentu, berfungsi sebagai referensi otobiografi.¹⁸ Berdasarkan penelitian sebelumnya yakni Khakim, pengalaman berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku *safety riding* apabila pengendara telah memiliki pengalaman berkendara selama 3 tahun.³⁵ Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan yang ada, bahwa masa berkendara seseorang dapat dipengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, jika pengendara berkendara sudah lama maka akan mengendarai sepeda motor secara aman dan sebaliknya. Hal ini dikarenakan sudah terbiasa dengan mengendarai secara aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku aman. Kurangnya pengalaman artinya pengendara remaja kurang mampu mendeteksi dan merespon bahaya lalulintas, dibandingkan dengan pengendara yang telah memiliki pengalaman serta rentan dengan rangsangan menyimpang (Wibawa et al., 2019).

Sebuah perilaku dapat berlangsung lebih lama apabila didasari dengan pengetahuan yang baik. Begitu pula pada pengendara ojek *online* di Jakarta yang mayoritas mempunyai pengetahuan yang baik tentang *safety riding* yaitu sebanyak 65 responden (62,5%) sedangkan responden yang memiliki pengetahuan buruk mengenai *safety riding* sebanyak 39 responden (37,5%). Hasil statistik dengan uji *Chi-square* pada pengendara ojek *online* di Jakarta yang berpengetahuan *safety riding* baik namun berperilaku *safety riding* tidak aman sebanyak 37 responden (35,6%). Sedangkan yang paling sedikit adalah responden dengan pengetahuan *safety riding* buruk dan perilaku *safety riding* yang tidak aman sebanyak 15 responden (14,4%). Hasil uji hipotesis memperoleh nilai sig (*p-value*) sebesar 0,068 lebih dari α (0,05), maka dari itu diperoleh keputusan terima H_0 dengan kesimpulan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Jakarta. Pada penelitian ini rasio prevalensi antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku *safety riding* adalah 0,473. Menunjukkan bahwa kejadian pengetahuan *safety riding* baik dan perilaku *safety riding* aman 0,473 kali lebih besar terjadi dibandingkan kejadian pengetahuan *safety riding* buruk dan perilaku *safety riding* tidak aman.

Artinya para pengemudi ojek *online* sebagian besar mengetahui tata cara bagaimana berkendara secara aman dan nyaman. Pengemudi ojek *online* yang mempunyai pengetahuan kurang dikarenakan rata-rata tidak membawa SIM sehingga hal ini tentu saja dapat mengganggu kelancaran berkendara pengemudi terutama tiba-tiba ada razia yang mengharuskan seorang pengemudi kendaraan membawa SIM. Kedua dikatakan kurang pengetahuan akan *safety riding* karena penggunaan *handphone* saat mengemudi yang tentunya ini dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara yang lain. Ketiga, kurang pengetahuan akan *safety riding* dikarenakan para pengemudi sering mengemudi tanpa memperhatikan rambu-rambu yang telah ditetapkan. Untuk pengemudi dengan pengetahuan *safety riding* cukup, dikarenakan mereka terkadang melakukan kelalaian dari 3 kesalahan yang telah disebutkan sebelumnya seperti tidak

membawa SIM, menggunakan *handphone* saat berkendara dan mengecek tanpa memperhatikan rambu-rambu yang telah ada. Pengemudi ojek *online* yang mempunyai pengetahuan baik dapat dikatakan paham akan cara berkendara yang benar dan tentunya nyaman baik bagi diri sendiri maupun untuk pengemudi yang lain. Berpengetahuan baik dalam artian mematuhi peraturan lalu lintas dan membawa semua perlengkapan yang menjadi syarat wajib dalam berkendara seperti SIM dan STNK. Tidak menggunakan *handphone* selama mengemudi dan berkendara dengan hati-hati dengan memperhatikan kondisi dan situasi jalan raya serta mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

Berdasarkan perilaku *safety riding*, antara responden yang berperilaku aman dan tidak aman memiliki jumlah sama banyak dengan masing-masing sebanyak 52 responden (50%). Pada penelitian yang dilakukan oleh Afriansyah mengenai hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara ojek *online* di kota Depok menunjukkan bahwa persentase pengendara berperilaku amat sebesar 50,8% dan yang berperilaku tidak aman sebesar 49,2% (Rupman et al., 2021). Penelitian lain yang pernah dilakukan oleh Rezki mengenai hubungan antara pengetahuan, sikap, dan masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek *online* di kota Banjarbaru menunjukkan bahwa presentase responden yang berperilaku kurang aman saat berkendara sebesar 76% dan yang berperilaku kurang aman sebesar 24%. Perilaku *safety riding* yang dimiliki pengendara dikarenakan para pengendara ojek *online* sebelum berkendara pengendara ojek *online* wajib harus memenuhi persyaratan aturan berlalu lintas seperti mempunyai identitas SIM (Surat Izin Mengemudi) yang dimana SIM adalah sebagai tanda seorang pengendara layak untuk berkendara kendaraan roda dua, juga harus memiliki STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) sebagai identitas dan kepemilikan pengendara (Rupman et al., 2021).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Utari terhadap mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Pengetahuan tinggi yang dimiliki ojek *online* terhadap perilaku *safety riding* disebabkan karena pengendara ojek *online* mayoritas berjenis kelamin laki-laki sebanyak 146 orang (97,3%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 89 orang (61%). Hal ini disebabkan jenis kelamin merupakan salah satu faktor dari sikap disiplin berlalu lintas. Sedangkan tingkat pendidikan pada pengendara ojek *online* sebagian besar SMA/SMK sebanyak 106 orang (70,7%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 65 orang (69,9%) dan ditemukan pula pengendara ojek *online* dengan tingkat pendidikan terakhir perguruan tinggi sebanyak 36 orang (24%) dengan perilaku aman berkendara sebanyak 23 orang (24,7%) (Utari, 2010).

Pengendara ojek *online* yang ada di Jakarta tidak semua menjalani pelatihan ataupun seminar mengenai *safety riding* yang diselenggarakan oleh perusahaan. Mereka hanya sebatas tahu dan paham komponen *safety riding* pada saat pembuatan SIM. Perilaku pengendara belum sampai pada tahap menerapkan, menganalisis, mensintesis dan mengevaluasi. Sehingga perilaku *safety riding* tidak diterapkan oleh semua driver ojek *online*. Walaupun demikian pengetahuan pengendara ojek *online* baik karena didukung dengan membaca melalui internet tentang *safety riding*. Namun kenyataannya masih banyak pengendara ojek *online* yang ditemukan di Surakarta tidak patuh pada peraturan lalu lintas atau keselamatan pribadi, seperti; pengendara ojek *online* tidak menggunakan sepatu, tidak mengkancingkan pengaman helm, berbicara dengan pengendara ojek *online* yang lain saat mengendarai sepeda motor, mengendarai motor sambil merokok, mengendarai motor dengan membawa penumpang ≥ 40 km/jam di jalan raya yang ramai dan ada pula yang tidak melengkapi komponen kendaraan seperti kaca spion. Faktor yang mempengaruhi tidak adanya hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* antara lain ketidaknyamanan pengendara dalam menggunakan

masker, sarung tangan dan sepatu. Selain itu keterbatasan *enumerator* dalam mengawasi proses pengisian kuesioner sehingga terdapat responden yang melakukan kecurangan. Kecelakaan lalu lintas dapat dikendalikan dengan meningkatkan tingkat pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* dan menerapkan kembali perilaku tersebut untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Selain itu perlu adanya pelatihan *safety riding* yang diberikan perusahaan untuk pengendara ojek *online* sehingga akan menambah citra nama baik bagi perusahaan ojek *online* dan keamanan dan keselamatan bagi pengendara ataupun penumpang.

SIMPULAN

Berdasarkan data 104 pengendara ojek online di Kota Jakarta, terdapat 39 (37,5%) pengendara ojek online memiliki pengetahuan buruk, dan terdapat 65 (62,5%) pengendara ojek online memiliki pengetahuan baik, terdapat 52 (50%) pengendara ojek online memiliki perilaku tidak aman, dan terdapat 52 (50%) pengendara ojek online memiliki pengetahuan aman dan tidak ada hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek online di Kota Jakarta dengan nilai p-value sebesar 0,068. Diharapkan agar peneliti selanjutnya bisa mengembangkan apa yang telah ada dalam penelitian ini terutama pada faktor-faktor lain yang bisa menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Pengendara ojek online diharapkan untuk mengikuti penyuluhan atau pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) yang diselenggarakan oleh pihak kepolisian dan Lembaga terkait seperti dari Gojek. Agar dapat meningkatkan kembali pengetahuan mengenai *safety riding* dan menerapkan kembali perilaku berkendara secara aman. Perusahaan ojek online disarankan untuk menerapkan atau memberikan pelatihan atau seminar mengenai *safety riding* pada pekerjanya setiap beberapa bulan atau setiap tahunnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Amajida, F. D. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online “Go-Jek” Di Jakarta. *Informasi*, 46(1), 115. <https://doi.org/10.21831/informasi.v46i1.9657>
- Ariwibowo, R. (2013). Hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik *safety riding awareness* pada pengendara ojek sepeda motor di kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat FKM Undip*, 2, 1.
- Aswir, & Misbah, H. (2018). Global status report on road safety 2018. *Photosynthetica*, 2(1), 1–13. <http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-76887-8>
<http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-93594-2>
<http://dx.doi.org/10.1016/B978-0-12-409517-5.00007-3>
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jff.2015.06.018>
<http://dx.doi.org/10.1038/s41559-019-0877-3>
- Dihni, V. A. (2022). Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Meningkat di 2021, Tertinggi dari Kecelakaan Motor. 24 Maret 2022, 33(1), 1–12. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/03/24/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-meningkat-di-2021-tertinggi-dari-kecelakaan-motor#:~:text=Berdasarkan data dari Korlantas Polri,2020 yang sebanyak 100.028 kasus.>
- Jindal, A., & Mukherji, S. (2005). World report on road traffic injury prevention. *Medical Journal Armed Forces India*, 61(1), 91. [https://doi.org/10.1016/s0377-1237\(05\)80135-2](https://doi.org/10.1016/s0377-1237(05)80135-2)
- Kurnia E. (2022). Polisi: Angka Kecelakaan di Jakarta dan Sekitarnya Turun, Sepanjang 2020, terdapat total 4.729 kasus kecelakaan lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta. *Kompas.Co.Id*.

<https://www.kompas.id/baca/metro/2022/03/01/polisi-klaim-kecelakaan-lalu-lintas-di-jakarta-dan-sekitarnya-menurun>

La Cava, G. (2012). A logistic model for Powered Two- Wheelers. 881–890.

Lady, Lovely; Rizqandini, Lisan Auliya; Trenggonowati, D. L. (2020). Efek Usia, Pengalaman Berkendara, dan Tingkat Kecelakaan terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57–64.

Muin, M., & Rohmah, N. (2021). Kewaspadaan Berkendara Dan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online Driving Awareness and Workplace Accident Among Motorcycle Taxi Drivers. *Jurnal Ilmu Keperawatan Komunitas*, 4(1), 19–24. <https://doi.org/10.32584/jikk.v4i1.1001>

Nguyen-Phuoc, D. Q., Nguyen, H. A., De Gruyter, C., Su, D. N., & Nguyen, V. H. (2019). Exploring the prevalence and factors associated with self-reported traffic crashes among app-based motorcycle taxis in Vietnam. *Transport Policy*, 81, 68–74. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.06.006>

Pratama, R. Y. A., & Koesyanto, H. (2020). Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online. *HIGEIA (Journal of Public Health Research and Development)*, 4(Special 1), 13–24. <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/higeia/article/view/34997>

Puspita, K. D., Kriswardhana, W., & Hayati, N. N. (2020). Analisis Karakteristik Dan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Jember. *PADURAKSA: Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa*, 9(2), 229–238. <https://doi.org/10.22225/pd.9.2.1963.229-238>

Putra, A. A., & Desrimon, A. (2018). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Teknik Industri Terintegrasi*, 1(2), 80–87. <https://doi.org/10.31004/jutin.v1i2.322>

Rezki Ramadhani. (2020). Hubungan Antara Pengetahuan, Sikap, dan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Banjarbaru Tahun 2020. *Kesehatan Masyarakat*. http://eprints.uniska-bjm.ac.id/4137/1/ARTIKEL_REZKI_RAMADHANI.pdf

Rupman, F., & Srisantyorini, T. (2021). Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2020. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(1), 1–10.

Utari, G. C. (2010). Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi.

Wibawa, R. A. K., & Agustin, I. W. (2019). Karakteristik Pengendara Sepeda Motor yang Mengalami Kecelakaan Sepeda Motor Di Kota Surabaya. *Planning For Urban Region and Environment*, 8(0341), 295–302.

