

HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN, SIKAP, DAN MASA BERKENDARA DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA BANJARBARU TAHUN 2020

Rezki Ramadhani¹, Meilya Farika Indah², Erwin Ernadi³

¹Mahasiswa Prodi Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari
^{2,3}Dosen Prodi Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari
E-mail: rezkiramadhani60@gmail.com

ABSTRAK

Data WHO tahun 2018, mencatat bahwa 1.35 juta orang diseluruh dunia meninggal setiap tahun di jalan raya akibat kecelakaan, angka kecelakaan di Provinsi Kalimantan Selatan masih cukup tinggi, sebagaimana dilaporkan dalam data Kepolisian Republik Indonesia. Melihat dari banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya maka diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama di kalangan Pengemudi Ojek Online. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis hubungan pengetahuan, sikap, dan masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek online di Kota Banjarbaru. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode analitik menggunakan pendekatan *cross sectional*, Sampel penelitian sebesar 100 responden diambil secara acak menggunakan teknik pengambilan sampel simple random sampling. Pengumpulan data menggunakan alat bantu kuesioner yang diisi oleh responden. Hasil penelitian diperoleh sebesar 76,0% berperilaku *safety riding* yang aman dan 24,0% tidak aman. Berdasarkan analisis data menggunakan chi-square diperoleh variabel yang berhubungan adalah pengetahuan (*p-value* 0,000), sikap (*p-value* 0,000), dan masa berkendara (*p-value* 0,008). Dari hasil yang didapatkan diharapkan adanya peran berbagai pihak, baik pemerintah, kepolisian, institusi pendidikan, serta perusahaan untuk membuat program pelatihan keselamatan berkendara yang aman, serta lebih mensosialisasikan penggunaan perlengkapan sepeda motor. Selain itu, pengendara Go-Jek diharapkan untuk selalu mematuhi tata cara ketentuan berlalu lintas.

Kata Kunci : Pengetahuan; sikap; masa berkendara; perilaku safety riding

ABSTRACT

WHO data in 2018, was canceled because 1.35 million people worldwide die every year on the highway accident, the accident rate in the province of South Borneo is still quite high, published in data from the Indonesian National Police. Looking at the amount of traffic each year, it is necessary to have good traffic awareness for the community, especially among Motorcycle Taxi Driver. The purpose of this study is the analysis of the relationship of knowledge, attitudes, and future of driving with driving safety on online motorcycle taxi drivers in the city of Banjarbaru. This research is a quantitative research with analytical method using Cross Sectional, the research sample of 100 respondents taken at random using simple random sampling technique. Data collection uses tools that are filled in by respondents. The results obtained by 76.0% behaved safe riding safety and 24.0% unsafe. Based on data analysis using chi-square obtained related variables are knowledge (p-value 0,000), attitude (p-value 0,000), and driving time (p-value 0.008). The results obtained are expected from the role of the parties, both government, police, educational institutions, and companies to create a safe driving safety training program, as well as more socializing the use of motorcycles. In addition, Go-Jek riders are expected to always agree to the procedures for transiting transit provisions.

Keywords: Knowledge; attitude; driving time; safety riding behaviour

PENDAHULUAN

Menurut WHO (2018), mencatat bahwa 1.35 juta orang diseluruh dunia meninggal setiap tahun di jalan raya akibat kecelakaan, Di Indonesia sendiri kecelakaan lalu lintas oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Selanjutnya menurut Ervan (2018) artinya, setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa di jalanan di seluruh dunia ini, hanya dalam kurun waktu tiga tahun jumlah korban tewas di jalan raya bertambah 100.000 orang, dimana 40 % diantaranya berusia produktif. Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi. Menurut Kepolisian Negara Republik Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas pada 2019 meningkat bila dibandingkan 2018. Sepanjang tahun 2019 jumlah lakalantas meningkat 3 %, namun jumlah korban meninggal dunia menurun 6 % dibandingkan tahun 2018, berdasarkan data Polri, terdapat 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas pada 2019, meningkat dari 103.672 peristiwa pada 2018 lalu. Sedangkan jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada 2019 berjumlah 23.530 orang, turun dari 29.910 korban jiwa pada 2018 (Ardito, 2019). Angka kecelakaan di Provinsi Kalimantan Selatan masih cukup tinggi, sebagaimana dilaporkan dalam data Kepolisian Republik Indonesia jumlah kecelakaan mencapai 523 kasus kecelakaan. Satlantas Polres Banjarbaru mencatat sepanjang tahun 2019 telah terjadi 104 kecelakaan lalu lintas di Kota Banjarbaru. Akibat puluhan kecelakaan tersebut, sebanyak 31 orang meninggal dunia, 20 orang luka berat, 111 luka ringan dan kerugian material yang cukup banyak mencapai Rp. 381,950,000 (Satlantas Polres Banjarbaru, 2019).

Faktor manusia masih memegang peranan terbesar dalam kejadian kecelakaan lalu lintas. Menurut Evans (1991) faktor manusia berkontribusi sebesar 95% dan 94% berturut-turut pada kecelakaan yang terjadi di Inggris dan Amerika. Selanjutnya menurut Rida (2015) di Indonesia, diperkirakan faktor kesalahan manusia atau human error masih menempati urutan pertama penyebab terjadinya kecelakaan. National Highway Transportation Safety Board (NHTSA) dalam Rida (2015) menyatakan bahwa ada enam penyebab utama kecelakaan, yaitu pengemudi kehilangan konsentrasi (55%), lelah dan mengantuk (45%), dalam pengaruh obat-obatan atau alkohol (30%), kecepatan melebihi batas (30%), cuaca (15%), dan komponen yang mengalami kerusakan (10-14%).

Melihat dari banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya maka diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat (Andi dkk, 2016). Terutama di kalangan Pengemudi Ojek Online untuk salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas adalah dengan berperilaku Safety Riding. Safety Riding berarti berkendara sepeda motor dengan aman, sesuai aturan. Pokok utama dari safety riding adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan yang lain. Pengendara tahu bahwa jalan raya adalah sebuah fasilitas umum yang digunakan bersama-sama sehingga mengetahui bahwa suatu kecerobohan dapat menyebabkan orang lain celaka (Sinta dkk, 2015). Pengemudi ojek online alias ojol memang selalu sibuk memantau ponselnya untuk mencari pelanggan. Tetapi enggak sedikit pengemudi ojol yang selalu memantau ponselnya, pada saat sedang berkendara. Hal ini tentunya sangat berbahaya dan dilarang. Karena bermain ponsel atau Hp saat mengendarai motor dapat mengurangi konsentrasi, sehingga bisa terjadi kecelakaan. Seperti yang tertulis dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 106 ayat 1 menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada tanggal 20 Februari 2020 di beberapa pangkalan ojek online di Kota Banjarbaru, penulis melakukan observasi tentang perilaku safety riding terhadap driver ojek online yang mengendarai sepeda motor. Berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa banyaknya driver yang berkendara tanpa memperhatikan keselamatan berkendara serta keselamatan pada penumpang. Contoh dari pengetahuan dan sikap, beberapa penumpang tidak menggunakan helm, berboncengan lebih dari dua orang, serta melanggar lalu lintas seperti melawan arus saat ingin menyebrang jalan. Kemudian beberapa driver berkendara dengan kecepatan tinggi sehingga berisiko untuk terjadi kecelakaan.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan untuk melakukan penelitian mengenai hubungan antara pengetahuan, sikap, dan masa berkendara dengan perilaku safety riding pada pengemudi ojek online di wilayah Kota Banjarbaru.

TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan mengetahui hubungan antara pengetahuan, sikap, dan masa berkendara dengan perilaku safety riding pada pengemudi ojek online di Kota Banjarbaru tahun 2020.

METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah *survey analitik* dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi penelitian ini adalah pengemudi ojek online yang aktif di Kota Banjarbaru dipilih secara acak untuk data penelitian dengan sampel dalam penelitian ini sebanyak 96 orang. Ada pun teknik pengambilan sampel dengan

Purposive sampling. Instrument penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Kuesioner) / wawancara yang berisi daftar pertanyaan tentang pengetahuan, sikap, masa berkendara dengan perilaku safety riding pada pengemudi ojek online Kota Banjarbaru.

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu variabel bebas (variabel independen) adalah pengetahuan, sikap, dan masa berkendara pada pengemudi ojek online dan Variabel terikat (dependen) dalam penelitian ini adalah perilaku *Safety Riding*. Analisis data yang digunakan adalah analisis univariat dan analisis bivariat. Uji statistik yang dipakai adalah uji *Chi square test* dengan menggunakan derajat kepercayaan 95%. Jika $p \leq \alpha 0,05$ maka H_0 ditolak, berarti ada hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Jika $p > \alpha 0,05$ maka H_0 diterima, berarti tidak ada hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Responden

a. Umur Responden

Tabel 1.1

Distribusi Frekuensi Responden Menurut Umur di PT. Gojek Indonesia Tahun 2020

No	Umur	n	%
1.	19-25 tahun	48	48.0
2.	26-30 tahun	25	25.0
3.	31-40 tahun	22	22.0
4.	>40 tahun	5	5.0
	Total	100	100.0

Berdasarkan tabel 1.1 diatas hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden berumur 19-25 tahun sebanyak 48 orang (48.0%).

b. Jenis Kelamin

Tabel 1.2

Distribusi Frekuensi Responden Menurut Jenis Kelamin di PT. Gojek Indonesia Tahun 2020

No	Jenis Kelamin	n	%
1.	Laki-laki	99	99,0
2.	Perempuan	1	1,0
	Total	100	100,0

Berdasarkan tabel 1.2 diatas hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden berjenis kelamin laki-laki sebanyak 99 orang (99,0 %).

c. Tingkat Pendidikan

Tabel 1.3

Distribusi Frekuensi Responden Menurut Tingkat Pendidikan di PT. Gojek Indonesia Tahun 2020

No	Tingkat Pendidikan	n	%
1.	Tinggi (D3, S1/ sederajat)	14	14,0
2.	Menengah (SMA)	73	73,0
3.	Rendah (SD-SMP)	13	13,0
	Total	100	100,0

Berdasarkan tabel 1.3 diatas hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden tingkat pendidikan terakhir pada tingkat menengah yaitu SMA sebanyak 73 orang (73,0 %).

2. Analisis Univariat

a. Gambaran Perilaku

Tabel 1.4

Distribusi Frekuensi Perilaku pada pengemudi ojek online Tahun 2020

No	Perilaku	n	%
1.	Baik	76	76,0
2.	Kurang	24	24,0
	Total	100	100,0

Berdasarkan tabel 1.4 diatas hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar Perilaku pengemudi ojek online baik sebanyak 76 orang (76,0%).

b. Gambaran Pengetahuan

Tabel 1.5

Distribusi Frekuensi Pengetahuan pada pengemudi ojek online Tahun 2020

No	Pengetahuan	n	%
1.	Baik	79	79,0
2.	Cukup	12	12,0
3.	Kurang	9	9,0
Total		100	100,0

Berdasarkan tabel 1.5 diatas hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi ojek online ber pengetahuan baik sebanyak 79 orang (79,0%).

c. Gambaran Sikap

Tabel 1.6

Distribusi Frekuensi Sikap pengemudi ojek online Tahun 2020

No	Sikap	n	%
1.	Positif	79	79,0
2.	Negatif	21	21,0
Total		100	100,0

Berdasarkan tabel 1.6 diatas hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki sikap positif sebanyak 79 orang (79,0 %).

d. Gambaran Masa Berkendara

Tabel 1.7

Distribusi Frekuensi Masa Berkendara pada pengemudi ojek online Tahun 2020

No	Masa Berkendara	n	%
1.	Baru	27	27,0
2.	Lama	73	73,0
Total		100	100,0

Berdasarkan tabel 1.7 diatas hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi ojek online memiliki masa berkendara lama sebanyak 74 orang. (74,0%).

3. Analisis Bivariat

Analisis bivariat adalah hasil analisis hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat dengan menggunakan *uji Chi-square*.

1. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku.

Dari hasil analisis bivariat hubungan Pengetahuan dengan Perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.8

Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Pengemudi Ojek Online di Kota Banjarbaru Tahun 2020

No	Pengetahuan	Perilaku				Jumlah	<i>p-value</i>	
		Baik		Kurang				
		n	%	n	%			N
1.	Baik	72	91,1	7	8,9	79	100	0,000
2.	Cukup	2	16,7	10	83,3	12	100	
3.	Kurang	2	22,2	7	77,8	9	100	
Total		76	76,0	24	24,0	100	100	

Berdasarkan tabel 1.8 diketahui bahwa dari 79 pengemudi yang memiliki pengetahuan baik sebanyak 72 pengemudi (91,1%) berperilaku baik dan 7 pengemudi (8,9%) berperilaku kurang, sedangkan 12 pengemudi yang memiliki pengetahuan cukup sebanyak 2 pengemudi (16,7%) yang berperilaku baik dan 10

pengemudi (83,3%) yang berperilaku kurang, sedangkan 9 pengemudi yang memiliki pengetahuan kurang sebanyak 2 pengemudi (22,2%) yang berperilaku baik dan 7 pengemudi (77,8%) yang berperilaku kurang.

Hasil uji statistik dengan *Chi-square* di dapatkan nilai $p\text{-value} = 0,000 < \alpha 0,05$ maka H_0 di tolak artinya secara statistik ada hubungan pengetahuan dengan perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020.

2. Hubungan Sikap dengan Perilaku

Dari hasil analisis bivariat hubungan sikap dengan perilaku Tahun 2020 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.9

No	Sikap	Perilaku				Jumlah		<i>p-value</i>
		Baik		Kurang		N	%	
		n	%	n	%			
1.	Positif	75	94,9	4	5,1	79	100	0,000
2.	Negatif	1	4,8	20	95,2	21	100	
Total		76	76,0	24	24,0	100	100	

Berdasarkan tabel 1.9 diketahui bahwa dari 75 pengemudi yang memiliki sikap positif sebanyak 75 pengemudi (94,9%) berperilaku baik dan 4 pengemudi (5,1%) berperilaku kurang, sedangkan 21 pengemudi yang memiliki sikap negatif sebanyak 1 pengemudi (4,8%) yang berperilaku baik dan 20 pengemudi (95,2%) yang berperilaku kurang.

Hasil uji statistik dengan *Chi-square* di dapatkan nilai $p\text{-value} = 0,000 < \alpha 0,05$ maka H_0 di tolak artinya secara statistik ada hubungan Sikap dengan Perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020.

3. Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku

Dari hasil analisis bivariat hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.10

No	Masa Berkendara	Perilaku				Total		<i>p-value</i>
		Baik		Kurang		N	%	
		n	%	n	%			
1.	Baru	15	55,6	12	44,4	27	100	0,008
2.	Lama	61	83,6	12	16,4	73	100	
Total		76	43,4	24	56,6	100	100	

Berdasarkan tabel 1.10 diketahui bahwa dari 27 pengemudi yang masa berkendara baru sebanyak 15 pengemudi (55,6%) berperilaku baik dan 12 pengemudi (44,4%) berperilaku kurang, sedangkan 73 pengemudi yang masa berkendara lama sebanyak 61 pengemudi (83,6%) yang berperilaku baik dan 24 pengemudi (56,6%) yang berperilaku kurang.

Hasil uji statistik dengan *Chi-square* di dapatkan nilai $p\text{-value} = 0,008 < \alpha 0,05$ maka H_0 di tolak artinya secara statistik ada hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020.

PEMBAHASAN

1. Perilaku *Safety Riding*

Dalam hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek online di Kota Banjarbaru yang paling banyak dalam berperilaku baik dalam berkendara. Hal ini terlihat dalam tabel 4.3 diketahui bahwa kategori paling banyak adalah kategori baik sebanyak 76 pengemudi (76,0%), dan yang paling sedikit kategori kurang sebanyak 24 pengemudi (24,0%). Dalam hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek online sudah baik akan tetapi untuk beberapa pengemudi yang berperilaku buruk, hal ini dikarenakan saat di lapangan peneliti melihat bahwa masih adanya pengemudi yang ugul-ugalan di jalan dengan kecepatan sepeda motor yang tinggi, melawan arus, dan tidak lengkap menggunakan *safety apparels*. Dari 100 pengemudi yang mengisi kuesioner, 20 pengemudi jarang memeriksa/memanaskan mesin sepeda motor sebelum berkendara pengecekan awal sebelum memulai pekerjaan.

2. Pengetahuan

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*over behavior*). Karena dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan (Colle, 2016).

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi ojek online berpengetahuan baik sebanyak 79 orang (79,0%), berpengetahuan cukup 12 orang (12,0%), dan berpengetahuan kurang 9 orang (9,0%). Dari data di atas dapat dilihat bahwa pengemudi sudah memahami tentang pengetahuan *safety riding* yang baik, dari 9 pengemudi yang memiliki pengetahuan yang kurang dominan menjawab pernyataan “Helm digunakan hanya untuk melindungi dari panas dan hujan” dengan jawaban benar, seharusnya pernyataan tersebut jawabannya salah.

3. Sikap

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki sikap positif sebanyak 79 orang (79,0 %), dan sikap negatif 21 orang (21,0). Dari data di atas dapat dilihat bahwa sikap yang positif lebih dominan pada pengemudi ojek online, akan tetapi pada praktiknya diketahui masih ada beberapa responden yang kadang-kadang tidak melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara. Sehingga perlu untuk merubah sikap responden agar setuju bahwa melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan merupakan hal yang penting sebagai upaya keselamatan berkendara. Beberapa pengemudi masih setuju dengan pernyataan “Ketika jalanan sepi, anda boleh mengendarai sambil memegang handphone” fakta dilapangan pengemudi masih banyak menggunakan handphone disaat membawa penumpang ataupun membawa makanan.

4. Masa Berkendara.

Pada faktor responden terkait masa berkendara yang dihitung mulai pertama kali responden mengendarai kendaraan bermotor sampai pada saat dilakukan penelitian mendapatkan hasil bahwa mayoritas dari responden telah mengendarai sepeda motor lebih dari 5 tahun. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi masa berkendara dalam kategori lama >5 tahun sebanyak 73 orang (73,0 %), dan masa berkendara baru <5 tahun sebanyak 27 orang (27,0 %). Dari data di atas dapat dilihat bahwa rata-rata pengalaman pengemudi dalam berkendara dominan >5 tahun.

Masa berkendara bukanlah merupakan faktor satu-satunya dalam merubah sebuah perilaku keselamatan berkendara pada seseorang, apabila seseorang tersebut telah melakukan kegiatan mengendarai sepeda motor dengan masa berkendara yang cukup lama akan tetapi masih saja melakukan hal yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain saat mengendarai sepeda motor atau dapat dikatakan melakukan perilaku keselamatan berkendara yang tidak aman mungkin seseorang tersebut terbiasa melakukan perilaku yang tidak aman ataupun faktor lain seperti lingkungan dari pengendara tersebut yang mendukung bagi pengendara berperilaku yang tidak aman.

5. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 79 pengemudi yang memiliki pengetahuan baik sebanyak 72 pengemudi (91,1%) berperilaku baik dan 7 pengemudi (8,9%) berperilaku kurang, sedangkan 12 pengemudi yang memiliki pengetahuan cukup sebanyak 2 pengemudi (16,7%) yang berperilaku baik dan 10 pengemudi (83,3%) yang berperilaku kurang, sedangkan 9 pengemudi yang memiliki pengetahuan kurang sebanyak 2 pengemudi (22,2%) yang berperilaku baik dan 7 pengemudi (77,8%) yang berperilaku kurang.

Hasil uji statistik dengan *Chi-square* di dapatkan nilai *p-value* = 0,000 < α 0,05 maka H_0 di tolak artinya secara statistik ada hubungan pengetahuan dengan perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020. Fakta yang ditemukan dilapangan, responden yang memiliki pengetahuan baik terlihat dari mereka sudah memahami tentang *safety riding*, baik mengenai informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara. Sedangkan pada responden yang memiliki pengetahuan kurang dan cukup, beberapa responden kurang memahami tentang *safety riding* yang meliputi informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Ariwibowo (2013) tentang hubungan pengetahuan terhadap praktik *safety riding awareness* pada pengendara ojek sepeda motor di Kecamatan Banyumanik, dimana nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,024 yang berarti bahwa ada hubungan antara pengetahuan terhadap praktik *safety riding*. Berbeda dengan penelitian Manurung (2019) menunjukkan bahwa tidak ada hubungan hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara GoJek. Dalam penelitian Manurung ada 23,0% pengendara yang memiliki pengetahuan yang baik tentang perilaku *safety riding* namun perilaku berkendaraannya tetap tidak aman.

Berbeda juga dengan penelitian Orotulaeni (2016) hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat

dengan nilai $p = 0,903$. Hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan tentang perilaku *safety riding* masih terbatas dalam bentuk pengetahuan, belum diaplikasikan pengendara dalam berkendara sehari-hari.

Para pengemudi sebenarnya telah mengetahui beberapa hal terkait pelaksanaan *safety riding*, seperti *safety riding* harus dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara, namun pada praktiknya masih banyak pengemudi yang bahkan tidak melakukan *safety riding* seperti pemeriksaan sebelum berkendara yaitu pengecekan ban, rem, lampu kendaraan, dan sebagainya, menyalakan lampu utama pada siang hari dilakukan hanya pada saat ada pemeriksaan. Selain itu, sebenarnya mereka tahu bahwa penggunaan helm saat berkendara merupakan suatu hal yang sangat penting untuk keselamatan, hal ini sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 pasal 57 mengenai perlengkapan kendaraan bermotor dimana dalam undang-undang tersebut dijelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor yaitu berupa helm Standar Nasional Indonesia (SNI). Namun, pada kenyataannya beberapa pengemudi jarang membawa helm 2 untuk penumpang, rata-rata penumpang tidak memakai helm ketika berkendara dengan jarak yang dekat, rata-rata responden mengatakan bahwa jarak tempuh yang dekat, ribet, repot, panas, tidak nyaman, tidak ada polisi yang jaga serta malas. Hal ini mencerminkan bahwa responden memiliki pengetahuan yang baik namun belum secara sadar memahami maksud dan tujuan dari perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*). sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan responden masih belum aware atau peduli terhadap tindak pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa responden yang memiliki pengetahuan yang kurang maupun baik dapat mempengaruhi dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

6. Hubungan Sikap dengan Perilaku Safety Riding.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 75 pengemudi yang memiliki sikap positif sebanyak 75 pengemudi (94,9%) berperilaku baik dan 4 pengemudi (5,1%) berperilaku kurang, sedangkan 21 pengemudi yang memiliki sikap negatif sebanyak 1 pengemudi (4,8%) yang berperilaku baik dan 20 pengemudi (95,2%) yang berperilaku kurang.

Hasil uji statistik dengan *Chi-square* di dapatkan nilai $p\text{-value} = 0,000 < \alpha 0,05$ maka H_0 di tolak artinya secara statistik ada hubungan Sikap dengan Perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) yang menyatakan terdapat hubungan antara sikap terhadap praktek *safety riding* ($p = 0,001$).

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Septi (2017) tentang Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara pada kurir pos sepeda motor di Pos Indonesia. Adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding*.

Kenyataan dilapangan, sebagian besar pengemudi tidak bersikap disiplin dalam berlalu lintas. Misalnya, memegang handphone ketika berkendara, memegang handphone meenjadi hal yang lumrah bagi pengemudi ojek online dikarenakan pengemudi yang tidak hapal dengan jalan kebanyakan menggunakan GPS dihandphone, servis sepeda motor hanya dilakukan pada saat terjadi kerusakan, tidak menyalakan lampu sign kanan dan kiri sebelum belok depan saat berkendara karena lupa, tidak menggunakan masker maupun sarung tangan akan tetapi dikarenakan masa pandemi jadi kebanyakan pengemudi sudah patuh dalam penggunaan masker, sepatu/pelindung kaki yang menutup mata kaki ketika setiap kali berkendara.

Sebaiknya, sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 pasal 203 ayat 2 bahwa program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya yaitu tentang cara berkendara dengan selamat (*safety riding*), seperti larangan mendengarkan musik saat mengendarai sepeda motor, larangan menerima telepon saat mengendarai sepeda motor, larangan merubah warna sepeda motor dan harus sesuai dengan warna di STNK, wajib menyalakan lampu pada siang dan malam hari, dilarang merokok saat mengendarai sepeda motor, wajib menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), serta membawa surat kelengkapan seperti SIM dan STNK.

7. Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 27 pengemudi yang masa berkendara baru sebanyak 15 pengemudi (55,6%) berperilaku baik dan 12 pengemudi (44,4%) berperilaku kurang, sedangkan 73 pengemudi yang masa berkendara lama sebanyak 61 pengemudi (83,6%) yang berperilaku baik dan 24 pengemudi (56,6%) yang berperilaku kurang.

Hasil uji statistik dengan *Chi-square* di dapatkan nilai $p\text{-value} = 0,008 < \alpha 0,05$ maka H_0 di tolak artinya secara statistik ada hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020.

Masa berkendara dihitung dari pertama kali pengendara bisa mengendarai sepeda motor sampai dilakukan penelitian ini. Adanya hubungan pada variable ini dikarenakan ketika seseorang mempunyai masa berkendara yang lama akan lebih cenderung melakukan tindakan yang aman pada saat berkendara, karena sudah terbiasa dengan mengendarai secara aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara aman. Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan yang ada, bahwa masa berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman,

seharusnya jika pengendara pengalaman berkendaranya sudah lama maka akan mengendarai sepeda motor secara aman dan sebaliknya jika pengendara yang baru memiliki pengalaman berkendara maka akan melakukan perilaku berkendara secara tidak aman

Hasil penelitian ini sejalan dengan Manurung (2013) tentang Faktor yang berhubungan dengan Perilaku *safety riding* pengemudi ojek online (Go-Jek) di Kota Medan S, dimana nilai signifikansi bahwa p-value 0,000 ($p < 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-Jek.

Hasil penelitian ini sejalan dengan R\Ourotulaeni (2016) tentang Faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor. Dimana nilai uji statistik didapatkan ada hubungan antara pengalaman dengan perilaku *safety riding* dengan $p = 0,004$.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan Septi (2017) Berdasarkan uji chi square pada masa berkendara dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dan perilaku *safety riding*. Hal ini juga tidak sejalan dengan Rizal (2016) tentang hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, dan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* yang menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan masa berkendara terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motordi Kelurahan Kedungmudu Kota Semarang dengan nilai ($p \text{ value} = 0,487$).

PENUTUP

a. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Sebagian besar Perilaku pengemudi ojek online baik sebanyak 76 orang (76,0%).
2. Sebagian besar pengemudi ojek online ber pengetahuan baik sebanyak 79 orang (79,0%).
3. Sebagian besar pengemudi memiliki sikap positif sebanyak 79 orang (79,0 %).
4. sebagian besar pengemudi ojek online memiliki masa berkendara lama sebanyak 74 orang. (74,0%).
5. Ada hubungan pengetahuan dengan perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020 dengan nilai p-value = $0,000 < \alpha 0,05$
6. Ada hubungan sikap dengan perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020 dengan nilai p-value = $0,000 < \alpha 0,05$
7. Ada hubungan masa berkendara dengan perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020 dengan nilai p-value = $0,008 < \alpha 0,05$.

b. Saran

1. Bagi pengemudi ojek online
Diharapkan pihak yang terkait selalu memeriksa semua kondisi kendaraan sepeda motor baik sebelum berkendara, saat berkendara maupun setelah berkendara, sehingga bisa terciptanya keselamatan berkendara. Diharapkan untuk menambahkan wawasan pengetahuan mengenai Safety Riding yang baik, karena pengetahuan pengendara yang baik akan menghasilkan perilaku *safety riding* secara aman. Sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online itu sendiri.
2. Bagi Mahasiswa
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan ilmu yang bermanfaat bagi mahasiswa mengenai Perilaku *safety riding* yang baik pada pengemudi.
3. Bagi Peneliti Selanjutnya
 - a. Gunakan metode indepth interview untuk menggali informasi lebih lengkap.
 - b. Cari tahu penyebab sering terjadinya kecelakaan agar dapat dibuat intervensi sesuai penyebab kejadiannya.

REFERENSI

Ariwibowo, A., 2013. *Hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik safety riding awareness pada pengendara ojek sepeda motor di Kecamatan Banyumanik*, JKM : Vol.2 UNDIP.

Manurung, J., 2019. *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara*. Jurnal STIKES Vol.1 USMI

National Highway Transportation Safety Board (NHTSA). 2015 *State Traffic Safety Information (STSI)*.

Notoadmodjo, S., 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Ourotulaeni. 2016. *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Sebagai Pengendara Sepeda Motor*’ Jurnal UMS.

Satlantas Polres Banjarbaru. 2019. *Laporan bulanan kejadian kecelakaan lalu lintas Banjarbaru*.

Undang-Undang No.22 tahun 2009 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)*. Jakarta: DPR RI