

Determinan Perilaku *Safety Riding* Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi

Atikah Rahmah¹, Muhammad Syukri², Guspianto³, Faisal⁴

^{1,2,3}Prodi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan, Universitas Jambi
Jl. Letjend Soeprapto No. 33 Telanaipura Kota Jambi, 36361, Indonesia

⁴Prodi Doktor Epidemiologi, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia,
Pondok Cina, Kecamatan Beji, Kota Depok, Jawa Barat 12345

Email: atikahrahmah86@gmail.com¹, syukri.muhammad@unja.ac.id², guspianto@unja.ac.id³,
faisal.epid13@gmail.com⁴

Abstrak

Perilaku *safety riding* merupakan upaya pencegahan resiko dan menekan angka kecelakaan lalu lintas. Banyak faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding*. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek daring di Kota Jambi. Penelitian ini menggunakan desain *cross sectional*. Populasi adalah seluruh pengemudi ojek daring di Kota Jambi. Jumlah sampel adalah 115 pengemudi yang diambil menggunakan teknik *accidental sampling*. Pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner yang sudah diuji validitas dan reliabilitas. Hasil penelitian menunjukkan 56,6% pengemudi ojek daring berperilaku berkendara tidak aman. Faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* yaitu pengetahuan (PR=2,865; 95% CI=1,038-7,904), sikap (PR=2,356; 95% CI= 1,435-3,866), ketersediaan APD (PR=2,133; 95% CI=1,322-3,418). Faktor yang tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding* yaitu pengalaman kecelakaan, pengalaman ditilang, dan kondisi sepeda motor. Kesimpulan penelitian ini adalah terdapat hubungan pengetahuan, sikap, dan ketersediaan APD dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek daring di Kota Jambi.

Kata Kunci: Determinan, Perilaku *Safety Riding*, Ojek daring

Determinants of Driver's Safety Riding Behavior of Online motorcycle taxis in Jambi

Abstract

Safety riding behavior is an effort to prevent the risk and reduce the number of traffic accidents. Many factors influence safety riding behavior. The research objective was to determine the factors related to safety riding behavior among daring motorcycle taxi drivers in Jambi City. This study employed a cross sectional study design. The population is all daring motorcycle taxi drivers in Jambi City. The sample size was 115 riders taken using an accidental sampling technique. The data was collected using a questionnaire that has been tested for validity and reliability. The results showed that 56.6 percent of online motorcycle taxi riders behaved unsafe driving. Factors related to safety riding behavior are knowledge (PR = 2,865; 95% CI = 1,038-7,904), attitude (PR = 2,356; 95% CI = 1,435-3,866), availability of PPE (PR = 2,133; 95% CI = 1,322 -3,418). Factors not related to safety riding behavior were accident experience, experience of a ticket, and condition of the motorbike. It can be concluded that there is a relationship between knowledge, attitudes, and the availability of PPE with safety riding behavior motorcycle daring driver.

Keywords: Determinant, Safety riding behavior, motorcycle taxi driver

PENDAHULUAN

Safety riding merupakan perilaku berkendara secara aman dengan penerapan dasar pelatihan berkendara disertai dengan peningkatan kesadaran pengemudi. Hal tersebut untuk mengutamakan keselamatan pengemudi, penumpang, maupun pengguna jalan lainnya sebagai bentuk upaya mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas (Wulandari et al., 2017). Kenaikan penggunaan transportasi di masyarakat memunculkan beberapa pengaruh negatif, salah satunya bertambahnya jumlah kecelakaan lalu lintas (Marsaid et al., 2013).

Kecelakaan lalu lintas merupakan tantangan kesehatan global. Data kematian sebagai dampak tingginya angka kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan, dari 1,15 juta pada tahun 2000 menjadi 1,35 juta orang pada 2018 (WHO, 2018). Pada tingkat global kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian urutan ke-8 dimana 93% kecelakaan fatal terjadi di negara berpendapatan rendah dan menengah (WHO, 2018). Kecelakaan lalu lintas di Indonesia selama kurun waktu 2015-2019 mengalami peningkatan dengan persentase kenaikan rata-rata per tahun sebesar 4,87%. Peningkatan jumlah kasus kecelakaan secara bersamaan diikuti pula oleh bertambahnya angka korban meninggal dan luka ringan masing-masing sebesar 1,41 % dan 6,26 % (Badan Pusat Statistik, 2018; Subdirektorat Statistik Transportasi, 2018).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada periode 2014-2018 tingkat pertumbuhan tahunan dari jumlah total kendaraan bermotor di Indonesia sebesar 6,49 dengan pertumbuhan yang signifikan setiap tahun didominasi oleh sepeda motor dan ini jumlahnya masih terus bertambah sampai sekarang (BPS, 2019). Berdasarkan data tersebut tidaklah mengherankan sepeda motor merupakan penyumbang utama kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas dengan proporsi sebesar 72,7% (Kemenkes, 2018). Banyaknya pengguna sepeda motor karena sepeda motor merupakan kendaraan paling efektif untuk mengatasi kemacetan lalu lintas (Jusuf et al., 2017).

Di Jember tahun 2019 melaporkan adanya peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 1,72%

dibandingkan tahun sebelumnya. Peningkatan jumlah kecelakaan berbanding terbalik dengan jumlah kematian yang mana pada 2019 mengalami penurunan sebesar 10% dari tahun sebelumnya, korban luka berat sebesar 3,53%, dan korban luka ringan sebesar 4,23% (JEKTV, 2020). Sementara itu, di Kota Jambi menurut laporan bagian Laka Lantas Polres Kota Jambi angka kecelakaan lalu lintas pada 2019 di Kota Jambi sebanyak 456 kasus dengan 366 kecelakaan yang terjadi pada sepeda motor, 49 unit ran penumpang (mobil pribadi), 50 unit ran barang (Polres Jambi, 2020). Menurut data tersebut, dapat disimpulkan potensi dalam mengendarai sepeda motor jauh lebih besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dibandingkan jenis kendaraan lainnya.

Kendaraan sepeda motor merupakan jenis transportasi darat yang paling banyak ditemukan di Kota Jambi, ditambah lagi dengan hadirnya jasa transportasi informal, yakni ojek daring. Layanan transportasi ini memudahkan masyarakat dalam melakukan pemesanan, dapat melihat ongkos, daerah yang hendak dituju, dan waktu yang dibutuhkan untuk sampai pada tujuan yang dibantu oleh kecanggihan teknologi internet (Anindhita et al., 2016). Kehadiran perusahaan ojek berbasis daring menjadi salah satu penyumbang terjadinya kepadatan lalu lintas (Dalimunthe & Nofryanti, 2020). Hal tersebut dapat memicu peningkatan angka kecelakaan lalu lintas (Axiery et al., 2019).

Kecelakaan lalu lintas harusnya dapat diminimalisir dengan penerapan perilaku *safety riding*. Menurut Green (2000) bentuk perilaku manusia ditentukan oleh tiga faktor utama, yaitu faktor predisposisi, faktor pemungkin (*enabling factors*), dan faktor penguat (*reinforcing factors*) (Green & Kreuter, 2000). Faktor predisposisi meliputi pengetahuan, sikap, pengalaman (Prima et al., 2016; Sutja A, 2019; Wulandari et al., 2017). Faktor pemungkin berupa penyediaan sarana dan prasarana seperti adanya alat pelindung diri, keikutsertaan pelatihan *safety riding* (Aulia et al., 2020; Manurung et al., 2019). Faktor penguat mencakup peran rekan kerja, keluarga, peraturan, sikap dan perilaku tokoh masyarakat, tokoh agama dalam memperkuat terjadinya perilaku (Kurniati, 2017).

Berdasarkan observasi awal, ditemukan beberapa pengemudi ojek daring berkendara berlawanan arah, menggunakan *handphone*, dan

merokok saat beroperasi di jalan, serta tidak membawa helm khusus penumpang. Jika pengemudi membawa helm, jarang ditawarkan sehingga banyak penumpang melanggar aturan dengan tidak mengenakan helm. Berdasarkan penemuan tersebut dapat dikatakan bahwa diantara pengemudi ojek daring masih terdapat pengemudi yang belum memperhatikan aspek berkendara yang aman (*safety riding*) yang mana berpotensi memperbesar resiko kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan hal tersebut, maka penulis tertarik melakukan penelitian tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek daring di kota Jambi.

METODE PENELITIAN

Studi ini merupakan penelitian kuantitatif analitik menggunakan desain *cross-sectional* yang dilakukan di Kota Jambi pada bulan November sampai Desember 2020. Populasi penelitian adalah seluruh pengemudi ojek daring di Kota Jambi. Sampel penelitian berjumlah 115 responden yang diperoleh menggunakan teknik penentuan besar sampel untuk uji hipotesis dua proporsi. Sampel pada penelitian ini diambil menggunakan metode *accidental sampling*. Responden diwawancara dengan mendatangi

titik-titik mangkal ojek daring di Kota Jambi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh menggunakan instrumen penelitian berupa kuesioner dan lembar observasi yang telah lulus uji validitas dan reliabilitas. Lembar *informed consent* disebar sebagai lembar persetujuan penelitian antara peneliti dengan responden. Data yang diperoleh diolah secara univariat dan bivariat menggunakan aplikasi SPSS 16.0.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik responden penelitian ini adalah usia, masa kerja, masa berkendara, tingkat pendapatan, dan jam kerja yang ditampilkan dalam tabel 1. Hasil penelitian memperlihatkan usia responden didominasi oleh responden pada kelompok usia 20-24 tahun sebesar 27,8% dan paling sedikit pada kelompok usia 15-19 tahun sebesar 1,7%. Sebagian besar responden memiliki masa kerja 1-3 tahun sebesar 69,6% dengan masa berkendara paling banyak >10 tahun sebesar 63,5%. Umumnya penelitian ini menunjukkan ojek daring sebagai pekerjaan *full time* sebesar 67,8%. Tingkat pendapatan responden yang dominan berkisar 1-3 juta per bulan sebesar 59,1%.

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Pengemudi Ojek daring di Kota Jambi Tahun 2020

| Karakteristik | Jumlah (n=115) | Persentase (%) |
|---------------------------|----------------|----------------|
| Usia | | |
| 15-19 tahun | 2 | 1,7 |
| 20-24 tahun | 32 | 27,8 |
| 25-29 tahun | 27 | 23,5 |
| 30-34 tahun | 18 | 15,7 |
| 35-39 tahun | 17 | 14,8 |
| 40-44 tahun | 8 | 7,0 |
| 45-49 tahun | 6 | 5,2 |
| >50 tahun | 5 | 4,3 |
| Masa Kerja | | |
| < 1 tahun | 11 | 9,6 |
| 1-3 tahun | 80 | 69,6 |
| ≥3-5 tahun | 24 | 20,9 |
| Masa Berkendara | | |
| < 5 tahun | 7 | 6,1 |
| 5-10 tahun | 35 | 30,4 |
| > 10 tahun | 73 | 63,5 |
| Jam Kerja | | |
| <i>Full Time</i> | 78 | 67,8 |
| <i>Part Time</i> | 37 | 32,2 |
| Tingkat Pendapatan | | |
| < 1 juta | 4 | 3,5 |
| 1-3 juta | 68 | 59,1 |
| 3-5 juta | 41 | 35,7 |
| >5 juta | 2 | 1,7 |

Sumber: Data primer, 2020.

Berdasarkan hasil penelitian yang disajikan pada tabel 2 di bawah, dari 115 responden proporsi pengemudi ojek daring yang berperilaku tidak aman dalam berkendara sebesar 56,5%. Pengolahan statistik menggunakan uji *chi square* diperoleh bahwa pengetahuan berhubungan dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek daring dengan nilai $p = 0,011$ dengan nilai $PR=2,865$ (95% $CI=1,038-7,904$). Hal tersebut bisa disimpulkan bahwa responden dengan pengetahuan kurang berisiko 2,865 kali untuk berperilaku tidak aman dibanding responden berpengetahuan cukup. Sikap berhubungan dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek daring nilai $p < 0,001$ dengan $PR=2,356$ (95% $CI=1,435-3,866$) yang berarti

responden dengan sikap negatif berisiko berperilaku tidak aman 2,356 kali dibandingkan responden dengan perilaku positif. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) merupakan faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek daring di Kota Jambi dengan nilai $p < 0,001$ $OR=2,13$ (95% $CI=1,332-3,418$). Hal tersebut bisa diambil kesimpulan bahwa responden dengan APD tidak lengkap berisiko 2,13 untuk berperilaku *safety riding* tidak aman dibanding responden yang menggunakan APD lengkap. Faktor yang tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding* adalah pengalaman kecelakaan, pengalaman ditilang, dan kondisi sepeda motor.

Tabel 2. Hasil Analisis Bivariat Variabel yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Pengemudi Ojek Daring

| Variabel | Perilaku berkendara | | | | Total (n=115) | P-value | PR (95% CI) |
|------------------------------|---------------------|-------------|-------------|-------------------|------------------|--------------|---------------------------------|
| | Tidak Aman (n) | Aman (%) | Aman (n) | Tidak Aman (%) | | | |
| Pengetahuan | | | | | | | |
| Kurang | 62 | 61,4 | 39 | 38,6 | 101 | 100,0 | 0,011 2,865 (1,038-7,904) |
| Cukup | 3 | 21,4 | 11 | 78,6 | 14 | 100,0 | |
| Sikap | | | | | | | |
| Negatif | 53 | 70,7 | 22 | 29,3 | 75 | 100,0 | 0,000 2,356 (1,435-3,866) |
| Positif | 12 | 30,0 | 28 | 70,0 | 40 | 100,0 | |
| Pengalaman kecelakaan | | | | | | | |
| Pernah | 47 | 61,8 | 29 | 38,2 | 76 | 100,0 | 0,159 0,746 (0,509-1,094) |
| Tidak Pernah | 18 | 46,2 | 21 | 53,8 | 39 | 100,0 | |
| Pengalaman ditilang | | | | | | | |
| Pernah | 57 | 60,6 | 37 | 39,4 | 94 | 100,0 | 0,101 0,628 (0,356-1,110) |
| Tidak Pernah | 8 | 38,1 | 13 | 61,9 | 21 | 100,0 | |
| Ketersediaan APD | | | | | | | |
| Tidak Lengkap | 52 | 69,3 | 23 | 30,7 | 75 | 100,0 | 0,000 2,133 (1,332-3,418) |
| Lengkap | 13 | 32,5 | 27 | 67,5 | 40 | 100,0 | |
| Kondisi sepeda motor | | | | | | | |
| Tidak Lengkap | 19 | 59,4 | 13 | 40,6 | 32 | 100,0 | 0,862 1,071 (0,758-1,513) |
| Lengkap | 46 | 55,4 | 37 | 44,6 | 83 | 100,0 | |
| Total | 65 | 56,5 | 50 | 43,5 | 115 | 100,0 | |

Sumber: Data Primer, 2020

Secara umum, temuan studi ini menunjukkan lebih dari setengah responden berperilaku tidak aman dalam berkendara. Hal ini mendukung beberapa hasil penelitian terdahulu yang menunjukkan proporsi perilaku berkendara yang tidak aman masih cukup tinggi pada pengemudi ojek daring (Aulia et al., 2020; Manurung et al., 2019; Sutja A, 2019). Perilaku berkendara yang tidak aman merupakan faktor

risiko kecelakaan pada pengemudi ojek daring (Axiery et al., 2019).

Pengetahuan adalah salah satu dasar seseorang dalam memutuskan dan menentukan tindakan dalam menghadapi masalah (Notoatmodjo, 2010). Penelitian ini menunjukkan ada hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* ojek daring di Kota Jambi. Pengemudi dengan pengetahuan kurang berisiko 2,143 kali berperilaku tidak aman dalam

berkendara dibanding pengemudi dengan pengetahuan baik. Hasil studi ini mendukung beberapa penelitian sebelumnya yang menunjukkan ada hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* (Ariwibowo, 2013; Aulia et al., 2020; Aziz, 2020).

Banyaknya pengemudi dengan tingkat pengetahuan kurang diakui oleh pengemudi disebabkan oleh tidak adanya pelatihan *safety riding*. Sejumlah pengemudi mengatakan di awal masuknya perusahaan ojek daring di Kota Jambi pihak perusahaan rutin mengadakan pelatihan *safety riding* bagi pengemudi yang baru bergabung, namun saat ini program tersebut sudah ditiadakan. Pekerja yang tidak terlatih lebih cenderung berperilaku tidak aman, tidak memiliki keterampilan standar, dan tidak memahami aturan-aturan berkendara utamanya ketika membawa penumpang.

Responden yang memiliki sikap negatif berhubungan dengan perilaku tidak aman dalam berkendara dibandingkan dengan responden yang memiliki sikap positif terhadap *safety riding*. Pada variabel sikap, sikap responden diukur menggunakan skala likert dengan meminta responden menjawab pernyataan dan memberi pilihan jawaban Sangat Setuju (ST), Setuju (S), Tidak Setuju (TS), dan Sangat Tidak Setuju (STS). Dari keseluruhan responden ditemukan 65,2% memiliki sikap negatif terhadap *safety riding*. Responden dengan sikap yang negatif kemudian diikuti perilaku tidak aman sebesar 70,7%. Sikap merupakan salah satu variabel yang menjadi tolak ukur yang mempengaruhi perilaku seseorang (Green & Kreuter, 2000). Hasil penelitian ini memperkuat hasil penelitian lain yang menemukan hubungan yang bermakna sikap dengan perilaku berkendara sepeda motor (Maharani, 2016). Sikap responden terhadap keselamatan berkendara dominan negatif karena dipengaruhi oleh sistem yang mengedepankan pelayanan konsumen oleh perusahaan mitra. Sebagai contoh, pernyataan sikap pada kuesioner “Tidak masalah bagi saya jika hanya saya saja yang menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor”. Mayoritas responden menjawab “setuju” dikarenakan sebagian besar konsumen tidak ingin menggunakan helm. Jika dipaksakan, maka konsumen bisa jadi akan mengenakan

rating rendah. Hal tersebut akan berdampak pada status akun yang nantinya terkena *suspend*.

Pengalaman merupakan faktor predisposisi perilaku seseorang (Green & Kreuter, 2000). Penelitian ini menemukan tidak ada hubungan pengalaman kecelakaan dengan perilaku *safety riding*. Hasil penelitian ini memperkuat temuan Maharani (2016) yang tidak menemukan adanya hubungan pengalaman kecelakaan dengan perilaku *safety riding*. Pengalaman kecelakaan pada penelitian ini bukan merupakan faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* kemungkinan karena adanya variabel lain yang lebih dominan menyebabkan perilaku *safety riding*. Secara teoritis, penyebab kecelakaan umumnya karena faktor manusia, namun tidak menutup kemungkinan pengaruh faktor lain, seperti kendaraan dan lingkungan yang dapat memicu pengemudi mengalami kecelakaan. Disamping itu, tumbuhnya kesadaran dalam berperilaku aman dalam berkendara juga dapat timbul dari proses penglihatan dan pendengaran mengenai akibat serta penyebab dari kecelakaan lalu lintas oleh pengguna jalan (Maharani, 2016). Hal berbeda terjadi pada penelitian Sutja (2019) yang menunjukkan adanya hubungan pengalaman kecelakaan dengan perilaku *safety riding awareness* pengemudi ojek daring di Palembang. Hasil tersebut disebabkan pengemudi mengalami trauma yang membuat pengemudi menjadi lebih berhati-hati dengan berperilaku aman dalam berkendara (Sutja A, 2019).

Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu pelanggaran hukum paling umum. Pasal 264 hingga 272 UU No. 22 tahun 2009 mengatur penegakan pelanggaran ini. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Pegawai Negeri Sipil di bidang transportasi jalan memeriksa kendaraan bermotor di jalan dan mengeluarkan surat tilang kepada pelaku untuk menuntut pelanggaran. Disiplin dalam berkendara merupakan wujud perilaku yang aman dalam berkendara. Hasil penelitian ini menemukan pengalaman ditilang tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding*. Hasil yang sama diperoleh dari penelitian lain yang menunjukkan tidak ada hubungan pelanggaran dengan perilaku berkendara sepeda motor (Maharani, 2016). Pengalaman ditilang tidak

berhubungan dengan perilaku berkendara dalam penelitian ini karena pengemudi ketakutan diberi rating rendah oleh konsumen. Beberapa pengemudi mengatakan menerobos lampu merah dan melawan arus dilakukan untuk mengejar orderan dan cepat sampai pada lokasi yang dituju. Jika tidak pengemudi khawatir akan mendapat rating rendah.

Ketersediaan APD berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek daring di Kota Jambi. Hasil penelitian ini memperkuat hasil studi lain yang menemukan hubungan ketersediaan APD dengan perilaku *safety riding* pada pengemudi ojek daring di Kota Semarang (Aulia et al., 2020). Ketersediaan dan penggunaan APD merupakan salah satu faktor pemungkin sebagai pendukung terwujudnya perilaku seseorang. Faktor pengetahuan, dan sikap saja tidak cukup dalam mendorong perubahan perilaku seseorang (Green & Kreuter, 2000). Alat Pelindung Diri yang dimaksud dalam penelitian ini seperti helm, jaket, celana panjang, sarung tangan, jas hujan, dan masker. Jika responden memiliki semua APD tersebut dikategorikan lengkap (100%), namun jika responden tidak memiliki satu atau lebih APD tersebut dikategorikan tidak lengkap.

Proporsi pengemudi dengan APD lengkap sangat kecil hanya 34,7%. Pengakuan pengemudi yang terbilang sudah cukup lama beroperasi, awalnya perusahaan mitra rutin melakukan pengawasan penggunaan APD, namun sekarang hal tersebut saat ini tidak berjalan lagi. Penggunaan alat pelindung diri merupakan langkah terakhir yang dapat dilakukan oleh pengemudi dalam meminimalisir risiko yang akan muncul jika terjadi kecelakaan di jalan raya (Axiery et al., 2019).

Kondisi sepeda motor merupakan salah satu aspek keselamatan yang harus dipenuhi bagi pengemudi ojek daring. Hal tersebut tercantum pada regulasi Permenhub RI Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Poin penting dari permenhub tersebut yaitu pengemudi harus memenuhi ketentuan untuk menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan perundang-undangan,

melakukan pengecekan dan perawatan terhadap kendaraan yang digunakan dalam beroperasi (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, 2019). Berdasarkan hasil penelitian Aulia (2020) diketahui bahwa ada hubungan antara variabel kondisi kendaraan dengan variabel *safety riding* dengan $p\text{-value}=0,048$. Sejalan dengan itu, penelitian Jasmen Manurung, dkk (2019) juga menyatakan hal yang sama bahwa kondisi kendaraan memiliki hubungan dengan perilaku *safety riding* dengan nilai $p\text{-value}=0,000$. Pengemudi dengan kondisi kendaraan yang tidak lengkap lebih besar berperilaku *unsafe* dalam berkendara (Manurung et al., 2019). Namun, hasil penelitian di atas berbeda dengan hasil penelitian ini yang menunjukkan tidak ada hubungan antara kondisi sepeda motor dengan perilaku *safety riding*.

Sebagian besar responden memiliki kondisi kendaraan yang lengkap yang dibuktikan dengan berfungsi dengan baik lampu utama, lampu sein, dan lampu rem, kondisi ban yang tidak gundul, klakson yang berbunyi, pemasangan kaca spion kanan dan kiri, serta adanya spakbor. Meskipun demikian, hasil olah univariat menunjukkan responden dengan kondisi sepeda motor yang lengkap mayoritas berperilaku berkendara tidak aman (55,4%). Mayoritas responden memiliki sepeda motor dengan produksi terbaru, sehingga komponen sepeda motornya masih terbilang lengkap, seperti berfungsinya lampu utama, lampu sein, lampu rem, kondisi ban dan suara klakson yang baik, adanya kaca spion kanan dan kiri, serta spakbor yang masih terpasang. Hal berbeda ditemukan pada sebagian motor dimana kondisi sepeda motor baik dengan temuan ban gundul, hanya satu kaca spion yang terpasang, lampu rem dan sein yang tidak berfungsi, dan suara klakson yang melambat.

SIMPULAN

Ada hubungan pengetahuan, sikap, dan ketersediaan APD dengan perilaku *safety riding* pengemudi ojek daring di Kota Jambi. Variabel yang tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding* adalah pengalaman ditilang, pengalaman kecelakaan, dan kondisi sepeda motor.

Disarankan bagi pengemudi ojek daring untuk dapat meningkatkan dan mengaplikasikan

pengetahuan berkendara untuk mewujudkan lalu lintas yang tertib serta dapat membentuk dan menjadikan komunitas yang dibentuk sebagai ajang pembelajaran dalam bertukar pengalaman dalam berkendara. Bagi perusahaan mitra agar melakukan pelatihan *safety riding* bagi pengemudi secara rutin.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih kepada pihak perusahaan mitra ojek daring PT. Gojek, PT. Grab Indonesia Cabang Jambi, PT. Maxim dan pengendara ojek daring di Kota Jambi.

DAFTAR PUSTAKA

Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis penerapan teknologi komunikasi tepat guna pada bisnis transportasi online. *Indocompac*, 2, 712–729.

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*, 2(1), 1–10. <http://ejournals1.undip.ac.id/index.php/jkm>

Aulia, S. N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(5), 625–631.

Axiery, R., Ginanjar, R., & Listyandini, R. (2019). Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Ojek Online di Kota Bogor Tahun 2019. *Promotor (Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat)*, 2(6), 479–484. <http://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/PROMOTOR/article/view/3138>

Aziz, C. P. (2020). *Faktor dalam Perilaku Safety Riding yang Dapat Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Ojek Online: Sebuah Kajian Literatur* [Universitas Muhammadiyah Surakarta]. <http://eprints.ums.ac.id/85953/10/ArtikelChandraJ410160023.pdf>

Badan Pusat Statistik. (2018). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat,*

Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2016-2018.

Dalimunthe, I. P., & Nofryanti. (2020). Perspektif Masyarakat Pengguna Jalan Atas Ojek Online: Sudut Pandang Kemacetan. *Media Ekonomi*, 20(1), 16–25. <http://jurnalnasional.ump.ac.id/index.php/MEDEK/article/view/9513>

Green, L. W., & Kreuter, M. W. (2000). *Health Promotion Planning: An Educational and Environmental Approach* (Second). Mayfield Publishing Company.

JEKTV. (2020). *Angka Kecelakaan di Provinsi Jambi Meningkat.* <https://www.jektv.co.id/read/2019/12/30/461/angka-kecelakaan-di-provinsi-jambi-meningkat>

Jusuf, A., Nurprasetio, I. P., & Prihutama, A. (2017). Macro data analysis of traffic accidents in Indonesia. *Journal of Engineering and Technological Sciences*, 49(1), 133–144. <https://doi.org/10.5614/j.eng.technol.sci.2017.49.1.8>

Kemenkes. (2018). *Hasil Utama Riset Kesehatan Dasar (RISKESDAS)*. 44(8), 1–200. <https://doi.org/10.1088/1751-8113/44/8/085201>

Kurniati, N. L. W. R. (2017). Pengaruh Disiplin Pengendara Sepeda Motor, Kondisi Sepeda Motor dan Jalan Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Kota Bogor Tahun 2016 (Survei Jalan Raya Tajur). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 19(3), 195–204. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Maharani, D. (2016). Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku remaja berkendara sepeda motor disepanjang ruas jalan Matraman-Rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016. In *Kesehatan Masyarakat*. Islam Negeri Syarif Hidayatullah.

Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Jurnal STIKes Sitihajar*, 1(2), 91–99.

Marsaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013). Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian

- Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1(2), 98–112. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.11606/isn.2176-7262.v49i5p475-482>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, Menteri Perhubungan Republik Indonesia 13 (2019).
- Notoatmodjo, S. (2010). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Polres Jambi. (2020). *Laka lantasi Polres Jambi 2019*.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati. (2016). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 3(3), 370–381.
- Subdirektorat Statistik Transportasi. (2018). Statistik Transportasi Darat 2018. *Bada Pusat Statistik Republik Indonesia*, 1, 72.
- Sutja A, I. (2019). *Analisis Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Online di Kota Palembang* [Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya]. https://repository.unsri.ac.id/3241/2/RAM_A_13201_10011381419225_8856630017_01_front_ref.pdf
- WHO. (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. In *World Health Organization*.
- Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (SAFETY RIDING) pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. POS Indonesia Cabang Erlangga Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 5(5), 346–355.