

## Analisis Determinan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Ojek Online (Maxim) di Pangkalan Ojek Motor Jl. Untung Suropati Kota Samarinda

Dwi Andre Gustian Prayugo <sup>1\*</sup>, Nino Adib Chifdillah <sup>2</sup>, Emelia Tonapa <sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Sarjana Terapan Promosi Kesehatan, Politeknik Kesehatan Kemenkes Kalimantan Timur, Indonesia

Alamat: Jl. Kurnia Makmur, Harapan Baru, Kec. Loa Janan Ilir, Kota Samarinda, Kalimantan Timur 75242

Korespondensi penulis: [andrenamikaz@gmail.com](mailto:andrenamikaz@gmail.com)

**Abstract.** Traffic and road accidents are considered one of the leading causes of death among children and adolescents aged 5-29 years. This study aims to analyze the relationship between age, education level, driving experience, and knowledge with safety riding behavior among motorcycle taxi riders at the MAXIM Online Ojek Base on Jl. Untung Suropati, Samarinda City. The research method used in this study is a quantitative research approach. This type of research is observational-analytic with a cross-sectional design. The sampling technique used is purposive sampling, where samples are selected based on criteria predetermined by the researcher. The total sample consists of 37 individuals, determined using the total sampling technique. Data analysis was conducted using the Chi-Square test. The results show that there is a relationship between age and knowledge with respondents' safety riding behavior. However, there is no relationship between driving experience and education level with respondents' safety riding behavior. In conclusion, it is recommended that motorcycle taxi riders improve their knowledge of proper safety riding practices.

**Keywords:** Behavior, Safety Riding, Maxim Riders

**Abstrak.** Kecelakaan lalu lintas dan jalan raya dianggap sebagai salah satu penyebab utama kematian di kalangan anak-anak dan remaja berusia 5-29 tahun. Penelitian ini bertujuan menganalisis hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor di Pangkalan Ojek Online MAXIM Jl. Untung Suropati Kota Samarinda. Metode yang digunakan yaitu pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Jenis penelitian ini adalah observasional analitik dengan desain cross-sectional. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik purposive sampling yaitu pengambilan sampel dengan kriteria yang telah ditentukan peneliti. Jumlah sampel sebanyak 37 orang yang ditetapkan dengan Teknik total sampling. Analisis data menggunakan uji Chi-Square. Hasilnya terdapat hubungan antara umur dan pengetahuan dengan perilaku Safety Riding responden. Tidak ada hubungan antara masa berkendara dan Tingkat Pendidikan dengan perilaku Safety Riding responden kesimpulannya diharapkan pengendara ojek sepeda motor untuk menambahkan wawasan tentang pengetahuan safety riding yang baik.

**Kata Kunci:** Perilaku, Safety Riding, Pengendara Maxim

### 1. LATAR BELAKANG

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian di seluruh dunia, dengan angka kematian mencapai 1,35 juta jiwa per tahun menurut Pusat Pengendalian dan Pencegahan Penyakit (CDC, 2023). Mayoritas korban adalah pejalan kaki, pengendara sepeda motor, dan pesepeda, menunjukkan bahwa kelompok rentan ini menghadapi risiko tinggi. Data dari Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) menyoroti bahwa negara-negara berpendapatan rendah dan menengah menyumbang sebagian besar kematian akibat kecelakaan, di mana sepeda motor menjadi kendaraan yang paling sering terlibat. Di Indonesia, angka kecelakaan lalu lintas terus meningkat, dengan laporan Kementerian

Perhubungan menunjukkan adanya 103.645 kecelakaan pada tahun 2021 dan 131.500 pada tahun 2022. Sepeda motor, sebagai moda transportasi yang paling umum, terlibat dalam 74,35% kecelakaan tersebut (Data Indonesia, 2023). Tingginya angka kecelakaan ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk perilaku pengguna jalan dan kondisi kendaraan. Penggunaan teknologi, seperti aplikasi ojek daring, juga menambah kompleksitas situasi, di mana fokus pengemudi bisa terganggu saat berkendara.

Dengan mempertimbangkan faktor-faktor tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis determinan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) di kalangan pengemudi ojek online di Pangkalan Ojek MAXIM di Jl. Untung Suropati, Kota Samarinda. Melalui pemahaman yang lebih baik tentang hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, dan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara, diharapkan dapat ditemukan solusi yang efektif untuk mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan di jalan. Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi bagi pengemudi ojek online, masyarakat, dan lembaga terkait dalam upaya menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### ***Safety Riding* (Keselamatan Berkendara)**

*Safety Riding* adalah suatu upaya untuk mengurangi risiko dan meningkatkan keselamatan saat berkendara, dengan tujuan untuk menciptakan lingkungan yang aman di mana kita tidak membahayakan pengemudi lain, menyadari segala bahaya yang mungkin timbul, dan mengetahui cara menghindari dan mengatasinya (Prima et al., 2015)

### **Komponen *Safety Riding***

Terdapat beberapa komponen *safety riding* yang perlu diterapkan, yaitu :

#### **a. Kondisi Pengendara**

Disarankan bagi semua pengemudi untuk melakukan pemanasan atau peregangan otot sebelum berkendara atau melakukan perjalanan jarak jauh. Hal ini dilakukan untuk memastikan pengemudi dalam kondisi fisik dan mental yang prima dan dapat mencapai tujuan dengan selamat.

#### **b. Memakai Alat Pelindung Diri**

Untuk meningkatkan keselamatan saat mengendarai sepeda motor, alat pelindung diri (APD) juga diperlukan bagi pengendara sepeda motor saat mengoperasikan kendaraan bermotor.

Alat yang dapat melindungi seseorang saat bekerja adalah alat pelindung diri, termasuk pengendara sepeda motor. Setiap alat pelindung diri (APD) yang digunakan harus sesuai untuk dikenakan, tidak menghalangi tugas yang sedang dilakukan, dan memberikan perlindungan yang cukup terhadap bahaya.

Alat pelindung diri yang penting digunakan terdiri dari :

- 1) Helm
  - 2) Sepatu
  - 3) Jaket
  - 4) Pelindung Mata
  - 5) Sarung Tangan
- c. Pemeriksaan Kendaraan
- 1) Alat Kendali
  - 2) Rantai
  - 3) Spion
  - 4) Ban
  - 5) Lampu Utama dan Lampu Sein
  - 6) Klakson

### **Faktor Risiko Terjadinya Perilaku *Safety Riding***

a. Umur

Usia memiliki peran penting dalam kecelakaan mobil. Pengemudi yang lebih muda akan mengemudi secara sembrono dan membahayakan pengemudi lain, sedangkan mereka yang berusia 30 tahun atau lebih akan mengemudi dengan penuh perhatian (Sa'adah et al., 2021). Empat kategori usia yang membentuk kategorisasi usia manusia dalam penelitian ini adalah anak-anak (5–11 tahun), remaja (12–25 tahun), dewasa (26–45 tahun), dan lansia (46–65 tahun). Tingkat kerutan pada foto wajah orang dapat digunakan untuk mengkategorikan mereka menurut usia mereka. (Andini & Astuti, 2021).

b. Tingkat Pendidikan

Pendidikan adalah transfer pengetahuan dari satu orang ke orang lain untuk pemahaman mereka. Tidak dapat disangkal bahwa kemampuan seseorang untuk menyerap informasi berkorelasi positif dengan tingkat pendidikan mereka, dan pada akhirnya, tingkat pengetahuan mereka. Di sisi lain, tingkat pendidikan yang buruk akan mencegah seseorang mengembangkan sikap positif terhadap pembelajaran dan pengenalan cita-cita baru. (Nuzleha, 2021).

c. Masa Berkendara

Waktu berkendara dan praktik berkendara yang aman saling terkait. Karena kurangnya pengalaman mengendarai sepeda motor, pengendara sepeda motor remaja sering terlibat dalam tingkat kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi. Telah ditunjukkan bahwa pengendara dengan pengalaman kurang dari satu tahun lebih mungkin terlibat dalam kecelakaan daripada pengendara dengan keahlian lebih (Rezki Ramadhani, 2020).

d. Pengetahuan

Perilaku seseorang sering kali dipengaruhi oleh pengetahuannya, yang mungkin cukup membantu dalam membantu mereka memilih langkah apa yang harus diambil. Seseorang dengan banyak informasi yang baik akan membuat keputusan yang lebih baik karena tindakan yang didasarkan pada pengetahuan lebih mungkin bertahan lama dan berkelanjutan. Pendidikan, informasi, sosial budaya, ekonomi, lingkungan, pengalaman, dan usia adalah beberapa variabel yang dapat memengaruhi pengetahuan seseorang. (Hendrawan, 2019).

### **Perilaku**

Perilaku adalah serangkaian tindakan atau respons seseorang terhadap sesuatu yang akhirnya berubah menjadi kebiasaan karena nilai-nilai yang mereka junjung tinggi. Perilaku manusia pada dasarnya adalah aktivitas atau tindakan orang-orang yang terlihat dan tidak terlihat sebagai hasil interaksi mereka dengan lingkungan sekitar dan berbentuk sikap, perilaku, dan pengetahuan.

Lebih masuk akal, perilaku dapat dilihat sebagai reaksi organisme atau individu terhadap rangsangan eksternal. Ada dua versi respons ini: bentuk pasif adalah respons internal yang terjadi di dalam diri manusia dan tidak langsung terlihat oleh orang lain, dan bentuk aktif adalah ketika perilaku tersebut terlihat langsung oleh orang lain. (Adventus, dkk, 2019).

a. Proses Perubahan Perilaku

b. Faktor Penentu Perilaku

c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku

### **Pendidikan**

Pendidikan merupakan usaha manusia untuk mengembangkan kepribadiannya melalui pengembangan potensi spiritualnya (berpikir, berkehendak, merasa, kreatif, dan sadar). Pendidikan juga dapat merujuk pada organisasi yang menetapkan standar untuk

organisasi, sistem, materi, dan ide pendidikan. Keluarga, sekolah, dan masyarakat merupakan beberapa lembaga tersebut.

Di mana pun di dunia, pendidikan merupakan proses universal yang berlangsung tanpa henti dari generasi ke generasi. Upaya berbasis pendidikan untuk memanusiakan manusia dilakukan sesuai dengan latar belakang sosial dan filosofi hidup masing-masing peradaban.

Serupa dengan audiens yang dituju manusia pendidikan memiliki banyak segi dan rumit. Pendidikan dipahami sebagai kegiatan sistematis dan sistemik yang bertujuan membantu siswa membangun kepribadian mereka sebagai bagian dari proses pembentukan pribadi. Ada dua tujuan yang terlibat dalam proses pengembangan pribadi: pembentukan pribadi bagi individu yang sudah dewasa melalui upaya orang dewasa dan pembentukan pribadi bagi individu yang belum dewasa melalui tindakan orang dewasa. Yang terakhir dikenal sebagai "zelf vorming," atau pendidikan mandiri. Keduanya penting dan alami (Rahman et al., 2022).

### **Pengalaman**

Pengalaman merupakan bagian dari kehidupan sehari-hari yang tidak dapat dipisahkan. Setiap manusia dapat memperoleh manfaat besar dari pengalaman, yang juga dapat diberikan kepada orang lain untuk digunakan sebagai sumber daya dan sarana pembelajaran manusia (Ilham, 2022).

### **Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pengalaman**

a. Waktu

Seseorang akan memperoleh lebih banyak pengalaman kerja jika mereka semakin lama mengerjakan suatu tugas.

b. Frekuensi

Seseorang akan sering memperoleh pengalaman kerja yang lebih baik jika mereka lebih sering melakukan aktivitas serupa.

c. Jenis Tugas

Seseorang biasanya akan memperoleh lebih banyak pengalaman kerja jika semakin banyak jenis tugas yang mereka lakukan.

d. Penerapan

Pengalaman seseorang di tempat kerja akan bertambah seiring banyaknya informasi, kemampuan, dan sikap yang mereka terapkan pada tugasnya.

e. Hasil

Seseorang dengan pengalaman kerja yang lebih besar akan mampu menyelesaikan tugas dengan lebih efektif.

### 3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan desain cross-sectional dan metodologi penelitian observasional analitik kuantitatif. Ketika melakukan penelitian cross-sectional, data variabel independen dan dependen diukur atau diamati secara bersamaan tanpa tindak lanjut pengukuran data lebih lanjut. (Nursalam,2018). Penelitian ini akan dilakukan di pangkalan atau *Basecamp* Ojek Online MAXIM Kota Samarinda yang berada di Jl. Untung Suropati, dan akan di mulai pada bulan Februari – Maret 2024.

Populasi adalah suatu objek penelitian yang memenuhi kriteria yang telah ditetapkan oleh peneliti (Nursalam,2018). Populasi dalam penelitian di pangkalan atau *Basecamp* Ojek Online MAXIM Kota Samarinda yang berada di Jl. Untung Suropati sebanyak 37 Pengemudi. Pengambilan sampel secara sengaja adalah metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini. Metode ini melibatkan pemilihan partisipan berdasarkan dua kriteria yang telah ditetapkan oleh peneliti.

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Hasil

##### *Analisis Univariat*

a. Tingkat Pendidikan Pengendara

**Tabel 1.** Distribusi frekuensi Tingkat Pendidikan Pengendara

| Tingkat Pendidikan | Frekuensi | Persentase |
|--------------------|-----------|------------|
| Pendidikan dasar   | 31        | 83,8 %     |
| Pendidikan tinggi  | 6         | 16,2 %     |
| Total              | 37        | 100%       |

Tabel 1 menunjukkan bahwa 31 pengemudi, atau 83,8%, telah menyelesaikan sekolah menengah atas atau sekolah menengah pertama, yang merupakan mayoritas pengemudi dengan tingkat pendidikan ini. Sebaliknya, 6 pengemudi, atau 16,2% dari total, memiliki gelar sarjana.

b. Masa Berkendara

**Tabel 2.** Distribusi frekuensi Masa Berkendara

| Masa Berkendara (tahun) | Frekuensi | Persentase |
|-------------------------|-----------|------------|
| Baru ( $\leq 6$ )       | 17        | 45,9 %     |
| Lama ( $> 6$ )          | 20        | 54,1 %     |
| Total                   | 37        | 100%       |

Tabel 2 menunjukkan bahwa 17 pengemudi (45,9%) telah mengemudi selama kurang dari atau sama dengan enam tahun, sementara hingga 20 pengemudi (54,1%) responden penelitian telah mengemudi selama lebih dari enam tahun.

c. Pengetahuan Safety Riding Pengendara

**Tabel 3.** Distribusi Frekuensi Pengetahuan Safety Riding

| Pengetahuan | Frekuensi | Persentase |
|-------------|-----------|------------|
| Kurang      | 17        | 45,9%      |
| Baik        | 20        | 54,1%      |
| Total       | 37        | 100%       |

Tabel 3 menunjukkan bahwa terdapat 17 pengemudi dengan pemahaman kurang (45,9%) dan 20 pengemudi dengan pengetahuan baik (54,1%).

d. Perilaku Pengendara

**Tabel 4.** Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara

| Perilaku   | Frekuensi | Persentase |
|------------|-----------|------------|
| Aman       | 20        | 54,1 %     |
| Tidak aman | 17        | 45,9 %     |
| Total      | 37        | 100%       |

Berdasarkan tabel 4 diketahui bahwa pengendara dengan perilaku aman sebanyak 20 (54,1%) dan pengendara dengan perilaku tidak aman sebanyak 17 orang (45,9%).

**Analisi Bivariat**

a. Hubungan Umur dengan Perilaku Safety Riding

**Tabel 5.** Hubungan Umur Dengan Perilaku

| Umur          | Perilaku  |            | P-value | Keterangan   |
|---------------|-----------|------------|---------|--------------|
|               | Aman      | Tidak Aman |         |              |
| Tua           | 15 (75%)  | 6 (35,3%)  | 0,009   | Ada Hubungan |
| Muda          | 5 (25%)   | 11 (64,7%) |         |              |
| <b>Jumlah</b> | 20 (100%) | 17(100%)   |         |              |

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden yang menerapkan perilaku safety riding adalah responden pada kelompok umur tua yaitu sebanyak 15 orang (75,55%). Hasil analisis statistika melalui uji Gamma menghasilkan *p-value* sebesar 0,009 (<0,05). Hal ini berarti  $H_0$  ditolak yang menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara umur dengan perilaku safety riding responden.

b. Hubungan Tingkat Pendidikan Pengendara dengan Perilaku Safety Riding

**Tabel 6.** Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku

| Tingkat Pendidikan | Perilaku  |            | p-value | Keterangan         |
|--------------------|-----------|------------|---------|--------------------|
|                    | Aman      | Tidak Aman |         |                    |
| Dasar              | 18 (90%)  | 13 (76,5%) | 0,253   | Tidak ada hubungan |
| Tinggi             | 2 (10%)   | 4 (23,5%)  |         |                    |
| <b>Jumlah</b>      | 20 (100%) | 17 (100%)  |         |                    |

Berdasarkan tabel 6 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden yang menerapkan perilaku safety riding adalah responden pada kelompok Tingkat Pendidikan dasar yaitu sebanyak 18 orang (90%). Hasil analisis statistika melalui uji Gamma menghasilkan *p-value* sebesar 0,253 ( $>0,05$ ). Hal ini berarti  $H_0$  diterima yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara Tingkat Pendidikan dengan perilaku safety riding responden.

c. Hubungan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding

**Tabel 7.** Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku

| Masa Berkendara   | Perilaku  |            | p-value | Keterangan         |
|-------------------|-----------|------------|---------|--------------------|
|                   | Aman      | Tidak Aman |         |                    |
| Baru ( $\leq 6$ ) | 11 (55%)  | 5 (29,4%)  | 0,103   | Tidak ada hubungan |
| Lama ( $> 6$ )    | 9 (45%)   | 12 (70,6%) |         |                    |
| <b>Jumlah</b>     | 20 (100%) | 17 (100%)  |         |                    |

Berdasarkan tabel 7 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden yang menerapkan perilaku safety riding adalah responden pada kelompok Tingkat Pendidikan dasar yaitu sebanyak 15 orang (55%). Hasil analisis statistika melalui uji Gamma menghasilkan *p-value* sebesar 0,103 ( $>0,05$ ). Hal ini berarti  $H_0$  diterima yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara Masa Berkendara dengan perilaku safety riding responden.

d. Hubungan Pengetahuan Pengendara Dengan Perilaku Safety Riding

**Tabel 8.** Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku

| Pengetahuan   | Perilaku  |            | p-value | Keterangan   |
|---------------|-----------|------------|---------|--------------|
|               | Aman      | Tidak Aman |         |              |
| Baik          | 14 (70%)  | 6 (35,3%)  | 0,025   | Ada Hubungan |
| Kurang        | 6 (30%)   | 11 (64,7%) |         |              |
| <b>Jumlah</b> | 20 (100%) | 17 (100%)  |         |              |

Berdasarkan tabel 8 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden yang menerapkan perilaku safety riding adalah responden pada kelompok responden yang memiliki pengetahuan baik yaitu sebanyak 14 orang (70%). Hasil analisis statistika melalui uji Gamma menghasilkan *p-value* sebesar 0,025 ( $<0,05$ ). Hal ini berarti  $H_0$  ditolak yang menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding responden.

**Pembahasan**

a. Umur

Usia seseorang adalah salah satu faktor yang dapat memengaruhi kemampuan mereka dalam menjalani aktivitas sehari-hari. Usia berperan penting dalam kasus kecelakaan mobil, di mana pengemudi yang lebih muda cenderung mengemudi dengan



ceroboh dan membahayakan orang lain, sementara mereka yang berusia 30 tahun ke atas lebih cenderung untuk mengemudi dengan hati-hati (Lady, Rizqandini, 2020).

Usia juga memiliki dampak signifikan pada kehidupan seseorang; semakin tua seseorang, semakin besar pengaruhnya terhadap aktivitas sehari-hari. Mengendalikan kecepatan kendaraan memerlukan konsentrasi dan kedewasaan fisik, sehingga usia dapat dijadikan indikator tingkat kedewasaan seseorang dalam mengemudi, baik dari segi intelektual maupun fisik (Çimen et al., 2020).

Menurut data dari Organisasi Kesehatan Dunia, 67% orang yang terluka dalam kecelakaan lalu lintas berada dalam rentang usia 22 hingga 50 tahun. Temuan penelitian menunjukkan bahwa mayoritas pengemudi ojek berusia antara 20 hingga 39 tahun, yang mengindikasikan bahwa setiap pengemudi yang diteliti memiliki karakteristik yang berbeda.

#### b. Tingkat Pendidikan

Pendidikan merupakan usaha manusia untuk meningkatkan kepribadiannya melalui pengembangan kapasitas spiritualnya (berpikir, berkehendak, merasa, kreatif, dan hati nurani). Pendidikan juga dapat merujuk pada suatu organisasi yang menetapkan standar untuk organisasi, sistem, materi, dan ide pendidikan. Keluarga, sekolah, dan masyarakat adalah beberapa lembaga tersebut. (Ulfah, 2021).

Ki Hajar Dewantara mengartikan pendidikan sebagai proses memanfaatkan seluruh kemampuan bawaan anak untuk membantu mereka mencapai tingkat keselamatan dan kebahagiaan yang maksimal, baik sebagai individu maupun sebagai anggota masyarakat (Tarigan et al., 2022). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari 31 pengemudi (83,8%) yang mengoperasikan ojek, mayoritas berpendidikan dasar, yaitu pendidikan formal seperti SMP, SMA, dan SMK. Sementara itu, sebanyak 6 pengemudi (16,2%) berpendidikan tinggi, seperti sarjana.

#### c. Masa Berkendara

Pengalaman juga dapat dipahami sebagai memori episodik, yaitu jenis memori yang berfungsi sebagai referensi dengan menerima dan menyimpan peristiwa yang telah terjadi atau dialami oleh orang-orang pada waktu dan lokasi tertentu. Pengalaman terkait erat dengan kehidupan sehari-hari, dan sangat bermanfaat bagi semua orang. Pengalaman juga dapat diberikan kepada orang lain, yang dapat memanfaatkannya sebagai sumber daya dan sarana pendidikan manusia.

Pengalaman mengemudi sangat penting bagi pengemudi ojek. Semakin banyak tahun pengalaman mengemudi, semakin besar kemungkinan seseorang menyadari

perlunya mengemudi dengan aman (Michel, 2022). Sebanyak 20 pengemudi (54,1%) responden penelitian telah mengemudi selama lebih dari enam tahun, menurut temuan studi tersebut.

d. Pengetahuan Safety Riding

Penginderaan manusia, atau pemahaman sesuatu melalui indera seseorang (mata, hidung, pendengaran, dll.), merupakan sumber pengetahuan. Tingkat fokus dan persepsi terhadap suatu hal memiliki dampak yang signifikan terhadap durasi antara persepsi dan penciptaan informasi. Indera pendengaran (melalui telinga) dan penglihatan (melalui mata) merupakan tempat sebagian besar orang memperoleh informasi (Tebai & Widowati, 2024). Aktivitas seseorang sebagian besar dibentuk oleh pengetahuannya, atau ranah kognitif (perilaku terbuka). Berdasarkan pengalaman dan penelitian, telah ditemukan bahwa perilaku yang didasarkan pada pengetahuan lebih tangguh daripada perilaku yang didasarkan pada ketidaktahuan (Ridwan et al., 2021). Berdasarkan hasil penelitian, 10 pengendara (atau 27%) memiliki pemahaman yang tidak memadai tentang berkendara yang aman, sedangkan 16 pengendara (43,2%) memiliki pengetahuan yang baik.

e. Perilaku Safety Riding

Perilaku adalah tindakan atau aktivitas organisme terkait (makhluk hidup). Jadi, dari sudut pandang biologis, segala sesuatu yang hidup dari tumbuhan dan hewan hingga manusia berperilaku karena terlibat dalam aktivitas tertentu. Interaksi manusia dengan lingkungannya dan berbagai pengalaman membentuk perilaku manusia, yang diekspresikan dalam pengetahuan, sikap, dan perilaku. Dengan kata lain, perilaku adalah respons atau reaksi seseorang terhadap rangsangan eksternal atau internal. Reaksi ini bisa aktif (melakukan sesuatu) atau pasif (berpikir, merasakan, bertindak) (Viera Valencia & Garcia Giraldo, 2019).

Menurut temuan penelitian, 17 (45,9%) pengemudi terlibat dalam praktik mengemudi berisiko, dibandingkan dengan 20 (54,1%) yang mengemudi dengan aman.

f. Hubungan Umur Dengan Perilaku Safety Riding

Usia dan perilaku berkendara aman di antara pengemudi ojek terbukti memiliki hubungan yang signifikan, sebagaimana ditunjukkan oleh nilai-p penelitian sebesar 0,009 ( $p < 0,05$ ). Temuan analisis uji chi-square menunjukkan bahwa, dari pengemudi, 15 pengemudi (70%), memiliki perilaku berkendara aman kategori aman. Jumlah ini lebih tinggi daripada jumlah pengemudi yang memiliki perilaku berkendara aman kategori muda, yaitu 5 pengemudi (25%). Temuan penelitian mendukung teori yang

menyatakan usia dapat berdampak pada perilaku seseorang saat berkendara dengan aman. Secara khusus, pengemudi yang berusia di atas 30 tahun seharusnya lebih berpengalaman dan lebih dewasa daripada mereka yang berusia di bawah 30 tahun dalam hal mengendarai sepeda motor (Lady, Rizqandini, 2020).

Namun berdasarkan hasil penelitian pada pengendara yang memiliki umur pada kategori tua yang memiliki perilaku tidak aman sebanyak 6 pengendara (35,3%), Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa, meskipun usia dapat berperan dalam mengubah perilaku seseorang orang yang dewasa kemungkinan besar akan mengemudi dengan aman banyak faktor lain yang juga dapat menghambat perilaku. Misalnya, tingkat pendidikan seseorang memiliki dampak yang signifikan terhadap cara mereka memproses informasi dan mengubah perilaku mereka. Akibatnya, bahkan pada usia yang matang, seseorang dengan tingkat pendidikan yang rendah atau tidak ada kemungkinan akan mengalami hambatan dalam mengubah perilaku mereka. Kemampuan seseorang untuk mengendarai sepeda motor juga dapat dipengaruhi oleh keadaan lain, seperti hanya memiliki tiga tahun pengalaman mengemudi. Ini berarti bahwa meskipun seseorang cukup dewasa, kemampuan mereka untuk mengendarai sepeda motor mungkin akan berdampak pada perilaku keselamatan berkendara mereka (Asriani et al., 2021).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2016 oleh Rizal Khakim yang juga menemukan adanya hubungan antara perilaku berkendara aman dengan usia. Hasil penelitian ini diperoleh dari analisis statistik menggunakan uji Gamma yang menghasilkan nilai p sebesar 0,002 ( $p < 0,05$ ). Hal ini menunjukkan adanya korelasi yang cukup besar antara usia pengemudi dengan perilaku berkendara aman pengemudi ojek di Kelurahan Kedungmundu, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Hasil analisis uji chi-square menunjukkan bahwa sebanyak 17 orang (73,9%) termasuk pengemudi lansia yang berperilaku berkendara aman (Khakim, 2016)

g. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sebagian besar responden yang menerapkan perilaku safety riding adalah responden pada kelompok Tingkat Pendidikan dasar yaitu sebanyak 18 orang (90%). Hasil analisis statistika melalui uji Gamma menghasilkan p-value  $\neg$  sebesar 0,253 ( $>0,05$ ). Hal ini berarti  $H_0$  diterima yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara Tingkat Pendidikan dengan perilaku safety riding responden. Hal ini disebabkan karena pengendara yang termasuk pada kategori Pendidikan dasar cenderung lebih dominan dari pada

Pendidikan tinggi yaitu sebanyak 31 pengendara (83,8%), sedangkan pengendara dengan Pendidikan tinggi hanya 6 orang (16,2%).

Pada subjek penelitian Pengendara dengan Pendidikan dasar lebih banyak di bandingkan dengan pengendara yang memiliki Pendidikan tinggi hal ini di sebabkan karena pengendara dengan Pendidikan dasar atau lulusan SMA/SMK kesulitan mendapatkan pekerjaan yang layak sehingga menjadikan ojek sebagai pekerjaan utama sedangkan pengendara dengan pendidikan tinggi lebih mudah untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih layak dan memilih sebagai ojek sebagai pekerjaan sampingan (Nyoman, 2020).

Pada hasil penelitian diketahui pengendara dengan kategori Pendidikan tinggi yang berperilaku aman sebanyak 2 orang (10%), sedangkan pengendara yang berperilaku tidak aman dengan kategori Pendidikan tinggi lebih banyak yaitu sebanyak 4 pengendara (23,5%).

Hasil Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang di jurnalkan (Ariga, 2022) yang menyebutkan bahwa hal ini didasari karena orang yang memiliki Pendidikan tinggi belum tentu menerapkan pengetahuan yang di milikinya. Hal ini di sebabkan oleh beberapa hal misalnya dikarenakan buru-buru atau mengemudi dengan kencang agar lebih cepat menyelesaikan pesanan.

#### h. Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan data lama berkendara, distribusi respons menunjukkan bahwa terdapat 17 (45,9%) pengendara yang telah mengendarai sepeda motor kurang dari enam tahun, dan 20 (54,9%) pengendara yang telah mengendarai sepeda motor lebih dari enam tahun.

Hasil penelitian ini membantah kepercayaan yang berlaku umum bahwa terdapat hubungan antara lama berkendara dan perilaku berkendara yang aman. Karena kurangnya pengalaman mengendarai sepeda motor, pengendara sepeda motor remaja sering kali terlibat dalam tingkat kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi. Terlihat bahwa pengendara dengan pengalaman kurang dari satu tahun lebih mungkin terlibat dalam kecelakaan daripada pengendara dengan keahlian lebih (Rezki Ramadhani, 2020).

Temuan penelitian menunjukkan bahwa tidak ada korelasi (nilai-p = 0,103) antara jumlah waktu yang dihabiskan untuk mengemudi dan praktik berkendara yang aman. Ketika seseorang memiliki banyak keahlian mengemudi tetapi masih mengemudi dengan berbahaya, tidak ada korelasi dalam variabel ini. Temuan penelitian saat ini

konsisten dengan penelitian yang dipublikasikan dalam (Aeni, 2020), yang menunjukkan bahwa kebiasaan seseorang mengemudi secara gegabah, bersama dengan faktor lingkungan, dapat berkontribusi pada perilaku tidak aman mereka. Akibatnya, bahkan individu dengan pengalaman mengendarai sepeda motor yang luas atau kebiasaan mengemudi yang baik dapat terus mengemudi secara gegabah (Aeni et al., 2020).

i. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan hasil kuesioner penelitian, ditemukan bahwa 10 (27%) dan 16 (43%) pengendara memiliki pemahaman yang kurang tentang berkendara aman. Menurut temuan penelitian, pengetahuan dan praktik berkendara aman berkorelasi secara signifikan (nilai-p = 0,025). Menurut temuan analisis chi-square, 14 pengendara (atau 70%) memiliki pengetahuan berkendara aman yang baik, 6 pengendara (atau 35,3%) memiliki perilaku berkendara aman yang berisiko, dan 6 pengendara (30%) memiliki pengetahuan berkendara aman yang buruk.

Temuan penelitian ini mendukung hipotesis yang menyatakan bahwa perilaku seseorang dapat dipengaruhi oleh tingkat pengetahuannya. Akibatnya, dapat dikatakan bahwa individu dengan pengetahuan yang lebih tinggi cenderung berperilaku lebih baik saat mengoperasikan ojek. Sebaliknya, individu dengan pengetahuan yang lebih rendah cenderung berperilaku buruk, yang berarti bahwa pengendara dengan pengetahuan yang lebih rendah akan mengoperasikan sepeda motornya dengan cara yang tidak aman. (Maulana Syaputra et al., 2022).

Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan pada tahun 2013 oleh Raditya Ariwibowo yang menyatakan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku seseorang. Pengetahuan membantu seseorang dalam menentukan tindakan yang akan diambil, baik atau buruk, benar atau salah, dan seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas akan membuat keputusan yang lebih baik. Pengetahuan juga membuat perilaku seseorang menjadi lebih berkelanjutan.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian dan diskusi menunjukkan bahwa usia pengendara berkisar antara 20 hingga 39 tahun, sebagian besar dari mereka (31 responden atau 83,8%) memiliki pendidikan dasar, dengan 17 pengendara memiliki masa berkendara kurang dari atau sama dengan 6 tahun; 16 orang (43,2%) dari pengendara sepeda motor menunjukkan keahlian

yang baik, sementara 20 pengendara (54,1%) mengemudikan kendaraan dengan perilaku aman. Selain itu, terdapat hubungan antara usia pengemudi ojek motor dan kebiasaan berkendara yang aman, tetapi tidak ditemukan hubungan antara tingkat pendidikan maupun lama berkendara dengan kebiasaan berkendara yang aman; sebaliknya, ada hubungan antara kebiasaan berkendara yang aman dan tingkat keahlian pengemudi ojek motor.

Adapun saran pada penelitian ini dari penulis, yaitu sebagai berikut ;

a. Bagi Pengendara

Pemahaman yang mendalam tentang praktik berkendara yang aman sangatlah penting bagi para pengemudi ojek, karena pemahaman tersebut akan membentuk perilaku berkendara yang aman dan bertanggung jawab. Sehingga para pengendara sepeda motor menyadari perlunya berkendara dengan aman.

b. Bagi Institusi

Memberikan dan mendukung adanya pelatihan maupun pembelajaran tentang safety dalam aspek apapun termasuk safety riding untuk keselamatan bagi civitas akademika.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Mampu membuat tujuan penelitian, lebih berkonsentrasi pada pokok bahasan yang diteliti, dan memahami topik penelitian dengan cara membaca lebih banyak literatur tentang pokok bahasan yang menjadi fokus penelitian yang diteliti.

## **DAFTAR REFERENSI**

- Adventus, M., Jaya, I. M. M., & Mahendra, D. (2019). Buku Ajar Promosi Kesehatan. In Pusdik SDM Kesehatan (1st ed., Vol. 1, Issue 1, pp. 1–91).<http://repository.uki.ac.id/2759/1/Bukumodulpromosikesehatan.pdf>
- Andini, R., & Astuti, Y. P. (2021). Klasifikasi Kelompok Umur Manusia Berdasarkan Analisis Dimensi Fraktal Box Counting Dari Citra Wajah Dengan Deteksi Tepi Canny. *Jurnal Ilmiah Matematika*, 9(2), 437–446. <https://media.neliti.com/media/publications/249234-model-infeksi-hiv-dengan-pengaruh-percob-b7e3cd43.pdf>
- Ariga, S. (2022). Hubungan Antara Tingkat Pendidikan dan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Hidup Sehat , Berkualitas di Lingkungan Rumah The Relationship Between Education Level and Knowledge Level with Healthy , Quality Life Behavior in the Home Environment. *Edu Society: Jurnal*
- Asriani, M., Hasyim, H., & Purba, I. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman (Unsafe Act) di Bagian Pabrik Urea PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang. *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat*, 2(2), 103–109.

- CDC. (2023, January 10). Road Traffic Injuries and Deaths—A Global Problem. Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Injury Prevention and Control.
- Dahlan, U. A., & Dahlan, U. A. (2022). Universitas ahmad dahlan fakultas kesehatan masyarakat. 12(0274), 12–14.
- Data Indonesia. (2022, April 26). Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2019-2021. Data Indonesia.
- Hendrawan, A. (2019). Gambaran Tingkat Pengetahuan Tenaga Kerja Pt'X' Tentang Undang-Undang Dan Peraturan Kesehatan Dan Keselamatan Kerja. *Jurnal Delima Harapan*, 6(2), 69–81. <https://doi.org/10.31935/delima.v6i2.76>
- Ilham, M. (2022). Peran Pengalaman Kerja Dalam Meningkatkan Kinerja Karyawan: Suatu Tinjauan Teoritis Dan Empiris. *Jmm Unram - Master of Management Journal*, 11(1), 13–20. <https://doi.org/10.29303/jmm.v11i1.695>
- Khakim, R. (2016). Hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku Safety Riding. *Promotor Kesehatan Masyarakat*, 9(1), 75.
- Lady, Rizqandini, T. (2020). Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57–64.
- Maulana Syaputra, E., Tayong Siti Nurbaeti, & Riantina Luxiarti. (2022). Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Dengan Perilaku Aman Pada Pekerja Bagian Workshop Di PT.X Indramayu. *Afiasi: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 7(2), 293–298. <https://doi.org/10.31943/afiasi.v7i2.219>
- Michel, J. (2022). Meaning and Experience for a Pragmatic Hermeneutics. *European Journal of Pragmatism and American Philosophy*, 14(1), 0–18. <https://doi.org/10.4000/ejpap.2745>
- Nursalam. (2018). *Metodelogi Penelitian Ilmu Keperawatan*. (Ed4). Jakarta: Salemba Medika.
- NuzlehaHY, N. L. (2021). Analisis Tingkat Pendidikan Terhadap Kinerja Pegawai Dinas Kependudukan Dan Pencatatan Sipil Provinsi Lampung. *Motivasi*, 6(2), 117. <https://doi.org/10.32502/mti.v6i2.3777>
- Rahman, A., Munandar, S. A., Fitriani, A., Karlina, Y., & Yumriani. (2022). Pengertian Pendidikan, Ilmu Pendidikan dan Unsur-Unsur Pendidikan. *Al Urwatul Wutsqa: Kajian Pendidikan Islam*, 2(1), 1–8.
- Ridwan, M., Syukri, A., & Badarussyamsi, B. (2021). Studi Analisis Tentang Makna Pengetahuan Dan Ilmu Pengetahuan Serta Jenis Dan Sumbernya. *Jurnal Geuthèè: Penelitian Multidisiplin*, 4(1), 31. <https://doi.org/10.52626/jg.v4i1.96>
- Tarigan, M., Alvindi, A., Wiranda, A., Hamdany, S., & Pardamean, P. (2022). Filsafat Pendidikan Ki Hajar Dewantara dan Perkembangan Pendidikan di Indonesia. *Mahaguru: Jurnal Pendidikan Guru Sekolah Dasar*, 3(1), 149–159. <https://doi.org/10.33487/mgr.v3i1.3922>

- Tebai, F., & Widowati, E. (2024). Gambaran Tingkat Pengetahuan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Siswa Kelas I-Vi Di Sekolah Dasar Kristen. 5, 693–703.
- Ulfah, K. (2021). Pendidikan Agama Islam kepada Anak Jalanan. Iain Kudus, 2(8), 15–17.
- Viera Valencia, L. F., & Garcia Giraldo, D. (2019). Defenisi Perilaku. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., 2, 357–358.
- WHO. (2022, June 20). Road traffic injuries. WHO.