

Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Terhadap Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Palembang

Ida Berlicia
Anita Camelia

Universitas Sriwijaya
Universitas Sriwijaya

Pengetahuan dan persepsi tentang *safety riding* pada suatu perusahaan sangat penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja, karena pengetahuan dan persepsi dapat mempengaruhi perilaku *safety riding* saat bekerja. Angka kecelakaan di Kota Palembang yang melibatkan sepeda motor bulan januari-september sebanyak 1.708 kasus. Kecelakaan lalu lintas juga menjadi risiko bagi pengemudi ojek online di Kota Palembang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan, persepsi, jenis kelamin, pendidikan, pengalaman berkendara, usia, alat pelindung diri, sistem gaji terhadap perilaku keselamatan berkendara ojek online di Kota Palembang. Jenis penelitian ini *survey analitic* dengan rancangan *cross-sectional*. Penelitian ini pada pekerja ojek online di Kota Palembang dengan sampel sebanyak 104 orang. Metode pengambilan sampel adalah *accidental sampling*. Analisis data menggunakan uji *chi square*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 94,2% pengemudi ojek online mempunyai pengetahuan tinggi dan sebanyak 97,1% pengemudi ojek online di Kota Palembang mempunyai persepsi positif terhadap perilaku *safety riding*. Dengan $\alpha = 0,05$ diketahui bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan, persepsi, tingkat pendidikan, alat pelindung berkendara dengan perilaku *safety riding*.

Ida Berlicia¹, Anita Camelia²

¹ idaberliciaa@gmail.com

² anita_camelia@fkm.unsri.ac.id

PENDAHULUAN

Kemajuan teknologi mendukung perkembangan transportasi yang begitu pesat. Perkembangan transportasi ini berdampak kepada peningkatan jumlah volume kendaraan yang terus meningkat setiap tahunnya. Kendaraan yang paling banyak mengalami peningkatan yaitu sepeda motor. Berdasarkan data BPS (Badan Pusat Statistik) terkait perkembangan jumlah kendaraan bermotor sampai tahun 2020 jumlah kendaraan bermotor mencapai 115. 023. 039. Terdapat peningkatan jumlah kendaraan bermotor dengan jumlah yang mendominasi setiap tahunnya dimana pada tahun 2021 dengan jumlah kendaraan sepeda bermotor sebanyak 120. 042. 298. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor ini terjadi di berbagai wilayah di Indonesia termasuk di Sumatera selatan. Peningkatan jumlah kendaraan yang terjadi saat ini berdampak terhadap kemacetan lalu lintas serta bertambahnya kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian yang tidak diinginkan dan direncanakan, kecelakaan terjadi apabila melibatkan setidaknya satu kendaraan atau lebih yang menimbulkan kerugian baik harta benda serta mengakibatkan cedera, kecacatan, trauma atau bahkan kematian. Berdasarkan data

Global Status Report On Road Safety (GSRRS) 2018 yang dikeluarkan oleh WHO, setiap 24 detik 1 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas. Setiap tahun sebanyak 1,35 juta jiwa meninggal karena kecelakaan lalu lintas (Al-Madani, 2018). Berdasarkan data GSR RS tahun 2018, 74% kecelakaan meninggal dunia di Indonesia merupakan pengendara sepeda motor. Berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia daerah angka kecelakaan sementara di tahun 2020 sebanyak 4559 kejadian, angka ini diprediksi akan terus bertambah. Berdasarkan Data Kepolisian Negara Republik Indonesia daerah Sumatera Selatan Direktorat lalu lintas angka kecelakaan lalu lintas pada triwulan pertama bulan januari sampai maret 2023 sebanyak 564 kasus, pada triwulan kedua yaitu bulan April sampai juni 2023 sebanyak 601 kasus kecelakaan lalu lintas, pada triwulan tiga bulan juli sampai September 2023 sebanyak 583 kasus kecelakaan lalu lintas.

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

Pengetahuan menjadi faktor yang sangat penting dalam proses terbentuknya tindakan seseorang. Perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih bertahan lama daripada perilaku tanpa didasari oleh pengetahuan. Pengetahuan dan persepsi dari setiap orang berbeda-beda, dan dipengaruhi oleh berbagai faktor termasuk umur dan jenis kelamin. Perempuan dan laki-laki biasanya memiliki pengetahuan dan persepsi yang berbeda-beda, pada laki-laki sifatnya lebih independen, agresif, ambisius, berani, dan kuat. Pada perempuan cenderung ditemukan kepekaan emosional dan sosial, kehangatan, ekspresif, dan orientasi interpersonal yang lebih tinggi dari laki-laki. Karakter lain yang dimiliki oleh seorang perempuan adalah bijaksana, lemah lembut, menyadari perasaan orang lain, tenang, mempunyai keinginan yang besar akan rasa aman.

Berdasarkan wawancara awal yang dilakukan oleh peneliti kepada para pekerja ojek online ditemukan bahwa para pekerja masih memiliki pengetahuan yang rendah dan juga persepsi yang buruk mengenai Safety Riding. Sejumlah 5 dari 7 pekerja ojek online tidak mampu menjawab pertanyaan mengenai Safety Riding. Para pengemudi ojek online mengatakan bahwa mereka sering mengendarai sepeda motor melampaui batas kecepatan rata-rata, mereka juga sering mengendarai sepeda motor melawan arus dan sering menerobos lampu merah. Para pekerja ojek online mengaku bahwa mereka percaya hidup dan mati itu ada di tangan Tuhan, pekerja cenderung menaruh perhatian untuk bekerja dan mendapatkan penghasilan yang banyak. Hal ini menunjukkan bahwa para pekerja ojek online masih kurang memahami tentang Safety Riding.

Safety Riding berfungsi untuk menghindarkan pekerja dari bahaya selama melakukan pekerjaan. Oleh karena itu tingkat pengetahuan persepsi mengenai Safety Riding mempengaruhi perilaku seseorang saat berkendara (Simamora, 2019). Berdasarkan permasalahan di atas maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan pengetahuan dan persepsi terhadap perilaku berkendara yang aman (Safety Riding) pada pekerja ojek online di Kota Palembang.

METODE

Penelitian ini menggunakan penelitian jenis survey analytic dengan rancangan penelitian yang digunakan adalah pendekatan cross-sectional. Penelitian ini dilaksanakan di wilayah kerja ojek online di Kota Palembang pada bulan Oktober - November tahun 2023. Populasi pada penelitian ini adalah semua pekerja ojek online di wilayah Kota Palembang. Sampel berjumlah 104 orang diperoleh dengan menggunakan rumus beda dua proporsi untuk menghitung besar sampel. Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode accidental sampling. Pada variabel pengetahuan menentukan pengetahuan rendah dan tinggi menggunakan batas 66,7%, untuk variabel persepsi menentukan positif dan negatif menggunakan batas 75%, untuk variabel perilaku menentukan kategori aman dan tidak aman menggunakan batas 75% dan untuk variabel alat pelindung berkendara menggunakan batas 70%.

Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner skala likert. Pernyataan pada kuesioner berupa pernyataan dengan empat pilihan jawaban yaitu skor 4 untuk pilihan jawaban sangat setuju, skor 3 untuk pilihan jawaban setuju, skor 2 untuk pilihan jawaban tidak setuju dan skor 1 untuk pilihan jawaban sangat tidak setuju.

Kuesioner diuji validitasnya dengan Korelasi Product Moment. Nilai r hitung dicocokkan dengan r tabel product moment pada taraf signifikan 5%. Jika r hitung lebih besar dari r tabel maka butir kuisisioner dinyatakan valid. Kuesioner awal berjumlah 45 butir, setelah dilakukan uji validitas hanya 25 butir yang dinyatakan valid dan 20 butir dinyatakan tidak valid. Pernyataan yang tidak valid dikeluarkan dari daftar sebelum dilakukan uji reliabilitas. Uji reliabilitas dilakukan dengan Teknik Koefisien Cronbach's Alpha. Uji reliabilitas dilakukan terhadap 25 butir dan berdasarkan hasil uji seluruh pernyataan dinyatakan reliabel dengan nilai r hitung lebih besar dari nilai r tabel.

Pengelompokan data dilakukan dengan membuat total skor masing-masing komponen penilaian untuk masing-masing variabel. Data selanjutnya dianalisis menggunakan Chi-Square dengan 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

Variabel	N	(%)
Jenis Kelamin		
Laki-laki	52	50%
Perempuan	52	50%
Pengalaman berkendara		
Baru	72	69,2%
Lama	32	30,8%
Usia		
< 30 Tahun	84	80,8%
\geq 30 Tahun	20	19,2%
Pendidikan		
SMA	91	87,5%
Perguruan Tinggi	13	12,5%
Pengetahuan		
Rendah	6	5,8%
Tinggi	98	94,2%
Persepsi		

Negatif	3	2,9%
Positif	101	97,1%
Perilaku		
Tidak aman	5	4,8%
Aman	99	95,2%
APD		
Tidak lengkap	5	4,8%
Lengkap	99	95,2%
Sistem Penggajian		
Setoran	26	25%
Komisi	78	75%

Table 1. Tabulasi Analisis Univariat

Berdasarkan hasil analisis pada variabel di atas diketahui sebanyak 52 pengemudi (50%) berjenis kelamin laki-laki dan 52 pengemudi (50%) berjenis kelamin perempuan. Dilihat dari variabel pengalaman berkendara, sebanyak 72 pengemudi (69,2) berpengalaman berkendara baru dan 32 pengemudi (30,8%) berpengalaman berkendara lama. 84 pengemudi (80,8%) berusia < 30 tahun dan 20 pengemudi (19,2%) berusia >30 tahun, 91 pengemudi (87,5) berlatar belakang pendidikan SMA dan 13 pengemudi (12,5%) pendidikan perguruan tinggi.

Selanjutnya dilihat dari variabel pengetahuan, sebanyak 6 pengemudi (5,8%) memiliki pengetahuan yang rendah dan 98 pengemudi (94,2%) memiliki pengetahuan yang tinggi. Pada variabel persepsi, sebanyak 3 pengemudi (2,9%) memiliki persepsi negatif tentang safety riding dan 101 pengemudi (97,1%) memiliki persepsi yang positif. Pada variabel perilaku, sebanyak 5 pengemudi (4,8%) memiliki perilaku yang tidak aman dan 99 pengemudi (95,2%) memiliki perilaku aman terhadap safety riding. Terdapat 5 pengemudi (4,8%) menggunakan APD yang tidak lengkap dan 99 pengemudi (95,2%) menggunakan APD yang lengkap. 26 pengemudi (25%) digaji dengan sistem setoran dan 78 pengemudi (75%) digaji dengan sistem komisi.

Variabel Independen	Perilaku Safety Riding		n	P-Value	OR (95% CI)
	Tidak aman	Aman			
Jenis Kelamin					
Laki-laki	3	49	52	1,00	1.531 (0,245-9.561)
Perempuan	2	50	52		
Pengalaman berkendara					
Baru	3	69	72	0.642	0,652 (0,245-9,561)
Lama	2	30	32		
Usia					
< 30 Tahun	3	81	84	0.245	0,333 (0,052-2,143)
≥ 30 Tahun	2	18	20		
Pendidikan					
SMA	4	26	30	0.024	7 (1,200-105,132)
Perguruan Tinggi	1	73	74		
Pengetahuan					
Rendah	4	6	10	0	62 (5.962-644,706)
Tinggi	1	93	94		
Persepsi					
Negatif	3	3	6	0.001	48 (5,725-402,475)
Positif	2	96	98		
APD					
Tidak Lengkap	3	2	5	0.001	72.75 (7,502-705,518)

Lengkap	2	97	99		
Sistem Penggajian					
Setoran	2	24	26	0.597	2.083
Komisi	3	75	78		(0,328-13,214)

Table 2. *Tabulasi Silang Analisis Bivariat*

Berdasarkan hasil tabel 2 diketahui dari hasil uji chi-square didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin pengemudi ojek online dengan perilaku safety riding dengan p value = 1,00. Didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara pengalaman berkendara ojek online dengan perilaku safety riding dengan nilai p value = 0.642. Didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara usia ojek online dengan perilaku safety riding dengan nilai p value = 0.245. Didapatkan bahwa ada hubungan antara tingkat pendidikan ojek online dengan perilaku safety riding dengan nilai p value = 0.024. Dengan rentan CI (1,200-105,132) pada derajat kepercayaan 95% maka dapat disimpulkan bahwa pengemudi ojek online dengan pendidikan perguruan tinggi memiliki peluang berperilaku safety riding 7.000 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi ojek online dengan pendidikan SMA. Didapatkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan ojek online dengan perilaku safety riding dengan nilai p value = 0.000. Dengan rentan CI (5.962-644,706) pada derajat kepercayaan 95% maka dapat disimpulkan bahwa pengemudi ojek online dengan pengetahuan tinggi memiliki peluang berperilaku safety riding 62.000 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi ojek online dengan pengetahuan yang rendah. Didapatkan bahwa ada hubungan antara persepsi ojek online dengan perilaku safety riding dengan nilai p value = 0.001. Dengan rentan CI (5,725-402,475) pada derajat kepercayaan 95% maka dapat disimpulkan bahwa dimana pengemudi ojek online dengan persepsi positif memiliki peluang berperilaku safety riding 48.000 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi ojek online dengan persepsi ojek online negatif. Didapatkan bahwa ada hubungan antara penggunaan alat pelindung diri ojek online dengan perilaku safety riding dengan nilai p value = 0.001. Dengan rentan CI (7,502-705,518) pada derajat kepercayaan 95% maka dapat disimpulkan bahwa dimana pengemudi ojek online yang menggunakan alat pelindung diri yang lengkap memiliki peluang berperilaku safety riding 72.750 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi ojek online yang menggunakan alat pelindung diri yang tidak lengkap. Didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara sistem penggajian ojek online dengan perilaku safety riding dengan nilai p value = 0.597.

PEMBAHASAN

Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value 1,00 ($p > 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku Safety Riding pada pekerja ojek online di Kota Palembang. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sariwulan (2018) tentang pengaruh jenis kelamin dalam perilaku berkendara pelajar dan mahasiswa terhadap kecelakaan lalu lintas di kota Mataram yang mengatakan perbedaan gender tidak berpengaruh terhadap perilaku berkendara. Hal ini dikalrenalkaln bahwa perilaku berkendara ojek online lebih berkalkaln dengan faktor-faktor individu seperti pelatihn bukln berdasaralkn jenis kelamin. Pengemudi yang telah menerimal pelatihn berkendara dan memiliki pengallaln yang memaldali cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih balik.

Hubungan Pengalaman Berkendara dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value 0,643 ($p > 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku Safety Riding pada pekerja ojek online di Kota Palembang. Hasil penelitian ini sejalan juga dengan penelitian yang dilakukan Aeni (2016) bahwa tidak ada hubungan antara pengalaman dengan

perilaku safety riding dengan nilai signifikansi p value 0,35 ($p > 0,05$). Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan pengalaman berkendara dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara. Hal ini dikarenakan walaupun masa berkendara pekerja ojek online merupakan faktor mempengaruhi perilaku safety riding tetapi masih ada faktor lain yang dapat menghambat seseorang seperti pengetahuan tentang safety riding yang masih kurang maupun kemampuan dalam mengendarai sepeda motor yang tidak baik.

Hubungan usia dengan perilaku safety riding

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value 0,245 ($p > 0,05$) yang berarti tidak ada hubungan antara umur dengan perilaku Safety Riding pada ojek online di Kota Palembang. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara umur dengan perilaku Safety Riding pada pengendara ojek motor dengan nilai p-value 0,514 ($p > 0,05$).

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori bahwa usia dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, seharusnya jika pengendara yang berumur diatas 30 tahun lebih matang dan lebih pengalaman dalam berperilaku mengendarai sepeda motor dari pada pengendara yang berumur dibawah 30 tahun. Hal tersebut dikarenakan walaupun umur merupakan faktor untuk merubah perilaku seseorang. Jika seseorang yang memiliki umur yang matang akan berperilaku aman berkendara namun masih banyak faktor lain yang bisa menghambat perilaku seseorang seperti tingkat pendidikan seseorang sangat mempengaruhi dalam menerima informasi dan perubahan perilaku, sehingga umur yang matang jika tingkat pendidikannya kurang atau rendah sangat memungkinkan seseorang mengalami penghambatan dalam perubahan perilaku.

Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan Chi Square didapatkan P value 0,024 ($P \text{ value} < 0,05$) maka didapatkan ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku safety riding. Hal ini sejalan dengan teori lawrence green yang menyatakan bahwa perilaku itu dipengaruhi oleh faktor-faktor predisposisi yang salah satunya adalah pendidikan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang menyebutkan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin baik pula pola pikirnya dalam mencerna informasi-informasi yang dapat mendasari pola perilaku orang tersebut. Praktik safety riding merupakan suatu perilaku berkendara dengan aman dimana dalam berperilaku tersebut dibutuhkan pengetahuan tentang safety riding tersebut sedangkan pengetahuan didasari dengan pola pikir yang baik, walaupun tingkat pendidikan bukan merupakan satu-satunya faktor yang mendukung pola pikir seseorang namun dengan tingginya tingkat pendidikan seseorang maka seseorang tersebut cenderung lebih mudah menerima perubahan yang bersifat baik sedangkan seseorang yang tidak memiliki dasar tingkat pendidikan yang berkelanjutan akan bersifat tertutup dan sulit untuk menerima perubahan perilaku tersebut.

Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Pengetahuan atau kognitif merupakan faktor yang sangat penting dalam membentuk tindakan atau perilaku seseorang. Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indra yang dimilikinya (mata, hidung, telinga dan sebagainya). Dengan sendirinya, pada waktu penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek.

Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indra pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat pengetahuan yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi. Dari pengalaman dan

penelitian terbukti bahwa perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng (long lasting) dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan.

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value = 0.000 (p value < 0,05) maka didapatkan ada hubungan antara pengetahuan ojek online dengan perilaku safety riding. Hal ini sejalan dengan teori lawrence green yang menyatakan bahwa perilaku itu dipengaruhi oleh faktor-faktor predisposisi yang salah satunya adalah pengetahuan. Hasil penelitian ini sejalan dengan Orotulaeni (2016) hasil uji statistik menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding pada mahasiswa kesehatan masyarakat dengan nilai p = 0,903. Fenomena ini bisa disebabkan dikarenakan pengemudi yang memiliki pengetahuan baik mengenai Safety Riding lebih memahami serta tahu bagaimana dan apa saja yang dilakukan ketika hendak berkendara, selama berkendara dan setelah berkendara. Pengemudi yang mempunyai pengetahuan yang baik tentang safety riding cenderung akan berperilaku yang aman karena mereka mengetahui apa saja komponen dari safety riding.

Hubungan Persepsi dengan Perilaku Safety Riding

Persepsi merupakan pengalaman tentang objek, peristiwa atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkannya. Persepsi adalah tentang bagaimana memahami kita menerima stimulus dari lingkungan dan bagaimana kita memproses stimulus tersebut. Secara singkat persepsi mengacu pada proses dimana informasi inderawi diterjemahkan menjadi sesuatu yang bermakna. Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang yaitu, individu yang bersangkutan, sasaran dari persepsi, dan situasi.

Proses terbentuknya persepsi pada seorang individu dipengaruhi oleh tanggapan terhadap stimulus yang diterima oleh panca indera atau sudut pandang seorang individu pada sebuah objek. Terdapat dua faktor yang mempengaruhi persepsi orang berbeda-beda yaitu faktor ekstern dan intern. Faktor ekstern mencakup intensitas, ukuran, berlawanan, pengulangan gerakan, hal-hal baru dan familiar, informasi yang diperoleh, pengetahuan dan kebudayaan sekitar sedangkan faktor intern meliputi proses belajar, perasaan, sikap, kepribadian, individual, prasangka, keinginan, dan harapan.

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji chi-square yang didapatkan bahwa ada hubungan antara persepsi dengan perilaku safety riding pada ojek online dengan P-value= 0,001. Hal ini sejalan dengan penelitian oleh dina astuti (2020) di SMAN 7 Bengkulu yang menyimpulkan bahwa ada hubungan antara persepsi dengan perilaku safety riding. Berdasarkan hasil analisis yang diperoleh bahwa persepsi pengemudi ojek online di Kota Palembang sudah baik hal ini disebabkan karena ojek online lebih memilih untuk tetap patuh dan taat pada peraturan lalu lintas untuk menghindari kecelakaan saat mereka bekerja.

Hubungan Alat Pelindung Berkendara dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan Chi Square didapatkan P value 0,001 (P-Value < 0,05) maka didapatkan ada hubungan antara penggunaan alat pelindung berkendara dengan perilaku safety riding. Hal ini sejalan dengan teori lawrence green yang menyatakan bahwa perilaku itu dipengaruhi oleh faktor-faktor pendukung yang salah satunya adalah APD. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Prima, dkk (2015) yang menyatakan bahwa adanya hubungan antara alat pelindung berkendara terhadap perilaku safety riding (P Value = 0,024).

Hal ini dikarenakan pengendara ojek online yang memiliki Alat Pelindung Diri (APD) yang lengkap cenderung mempunyai berperilaku aman dibandingkan pengendara yang berperilaku tidak aman. Fenomena ini dikarena pengendara ojek online yang memiliki APD yang lengkap menunjukkan adanya kesadaran untuk menggunakan alat pelindung berkendara di samping karena peraturan juga karena fungsinya sebagai perlindungan diri meminimalisir risiko luka ketika terjadi kecelakaan lalu lintas.

Hubungan Sistem Penggajian dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan Chi Square didapatkan P value 0,597 (P-Value > 0,05) maka didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara sistem penggajian dengan perilaku safety riding pengemudi ojek online di Kota Palembang. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rahmawati, D. (2018) yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan antara sistem penggajian terhadap perilaku keselamatan berkendara (P-value 0,16).

Hal ini dikarenakan pekerja ojek online merasa bahwa pendapatan yang mereka peroleh dapat mencukupi kebutuhan sehari-hari. Dalam satu hari penghasilan pengemudi ojek online berkisar antara \leq Rp.100.000,00- Rp. 200.000,00. Dengan pendapatan itu, pengemudi tidak dihindari rasa cemas bila tidak dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari karena pendapatan yang diperoleh dalam satu hari sudah bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari sehingga mereka dapat mengemudi dengan tenang dan penuh konsentrasi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 94,2% pengemudi ojek online mempunyai pengetahuan tinggi dan sebanyak 97,1% pengemudi ojek online di Kota Palembang mempunyai persepsi positif terhadap perilaku safety riding. Dengan $\alpha = 0,05$ diketahui bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan, persepsi, tingkat pendidikan, alat pelindung berkendara dengan perilaku safety riding.

Disarankan kepada ojek online di Kota Palembang seharusnya selalu mempraktikkan perilaku safety riding yang baik dan benar baik itu ketika perjalanan dekat maupun jauh untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perusahaan ojek online di Kota Palembang perlu memperhatikan pekerja dalam hal pelatihan safety riding dengan melakukan upaya promosi kesehatan yang sesuai.

KEKURANGAN KAJIAN

Tidak menganalisis variabel lain yang dapat mempengaruhi perilaku safety riding pada pengemudi ojek online di Kota Palembang. Selain jenis kelamin, pengalaman berkendara, usia, pendidikan, pengetahuan, persepsi, alat pelindung berkendara, dan sistem penggajian.

PERNYATAAN

Peneliti mengucapkan terimakasih kepada fakultas kesehatan masyarakat universitas sriwijaya yang sudah membimbing peneliti sampai menyelesaikan penelitian ini dan seluruh komunitas ojek online di Kota Palembang yang telah bersedia menjadi responden penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

Adinata, K., Camelia, A., Sitorus, R. J., Fakultas, A., Masyarakat, K., Sriwijaya, U., Pengajar, S., Kesehatan, F., & Universitas, M. (2013). Analyze the Determinants of Student Bus Driver Unsri Perception About the Risk of Traffic Accidents Pendahuluan. *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat*, 4(1), 39-47.

Amajida, F. D. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" Di Jakarta. *Informasi*, 46(1), 115.

Data Kepolisian Negara Republik Indonesia daerah Sumatera Selatan Direktorat lalu lintas, 2023. Laporan Bulanan Lantas, Satlantas Polda sumsel.



Dina, et al. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja Di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu. *Nuevos Sistemas de Comunicación e Información*, 2013-2015.

Prima, Dine Wahyu, dkk. 2015. Faktor-faktor yang Berhubungan terhadap Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* Vol.3 No. 3 April 2015. FKM Universitas Diponegoro.

Green, L. 1980. *Health Education Planning: A Diagnostic Approach*. Mayfield Publication:

California Kewohon, A. A., Ratu, J. M., & Landi, S. (2020). Studi Tingkat Pengetahuan dan Persepsi tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Berbasis Gender pada Pekerja Ojek Online di Kota Kupang. *Media Kesehatan Masyarakat*, 2(3), 1-7. <https://doi.org/10.35508/mkm.v2i3.2887>

Kubillawati, D. (2021). Perbedaan antara pengetahuan, sikap dan ketersediaan alat pelindung berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara sepeda motor. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Dan Kebidanan*, 10(1), 1-16.

Notoatmodjo, Soekidjo. 2010. *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*. Jakarta: Rineka

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

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

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

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

Taroreh, Y. V., Pinontoan, O. R., & South, L. F. (2019). Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Dengan Tindakan Safety Riding Pada Komunitas Motor Honda CBR Manado Community (CMC). *Jurnal KESMAS*, 8(4), 37-42.

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

WHO. 2018. *Global Status Report On Road Safety 2018*. WHO press. New York.

Widiyawati. 2018. Pengaruh faktor masa kerja, Kompensasi dan pendidikan terhadap motivasi kerja pegawai dinas bina warga prov. JATENG dengan produktivitas kerja sebagai variabel intervening. *Jurnal Universitas pandanaran : semarang*.