

FAKTOR YANG BERHUBUNGAN TERHADAP AMAN BERKENDARA (SAFETY RIDING) PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA MAKASSAR

Factors Influencing Safe Riding (Safety Riding) among Online Motorcycle Taxi Drivers in Makassar City

Nur Cahaya, Rahma Sri Susanti, Marthyni

Faculty of Public Health, Universitas Indonesia Timur, Makassar, Indonesia

Email: cayanurcahaya4@gmail.com

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama tingginya angka kematian di dunia, terutama di negara berkembang. Oleh karena itu, kesadaran dan kepatuhan terhadap konsep *Safety Riding* menjadi hal yang sangat penting untuk mengurangi angka kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor yang berhubungan terhadap perilaku aman berkendara (*Safety Riding*) pada pengemudi ojek online di Kota Makassar. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini *Cross Sectional* dengan jumlah Sampel sebanyak 75 driver ojek online dengan menggunakan teknik *Non Probability Sampling*. Penelitian dilaksanakan di Kota Makassar pada bulan juni sampai juli 2025. Analisis data yang digunakan analisis univariat dan bivariat. Berdasarkan uji statistik chi-square hasil penelitian menunjukkan faktor umur ($p\ 0,000 < \alpha\ 0,05$), ada hubungan umur dengan perilaku aman berkendara. Faktor peran teman kerja ($p\ 0,000 < \alpha\ 0,05$), ada hubungan peran teman kerja dengan perilaku aman berkendara. Serta faktor penggunaan APD ($p\ 0,000 < \alpha\ 0,05$), ada hubungan Penggunaan APD dengan perilaku aman berkendara. Dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh antara factor yang berhubungan terhadap aman berkendara(Safety Reading) pada pengemudi ojek online di Kota Makassar.

Kata Kunci :Aman Berkendara, Umur, Peran Teman kerja, dan Penggunaan APD

Daftar Pustaka : 31 (2008-2024)

ABSTRACT

Traffic accidents are one of the leading causes of high mortality rates worldwide, especially in developing countries. Therefore, awareness and compliance with the concept of Safety Riding are crucial in reducing accident rates. Along with the rapid growth of online transportation in Indonesia, particularly app-based motorcycle taxis, drivers' safe riding behavior is influenced by several factors, including age, peer support, length of service, vehicle condition, and the availability of personal protective equipment (PPE). This study aims to analyze the factors associated with safe riding behavior among online motorcycle taxi drivers in Makassar City. The research design used was Cross-Sectional, a non-experimental study. The sample consisted of 100 online motorcycle taxi drivers, selected using Non-Probability Sampling techniques. The study was conducted in Makassar City from June to July 2025. Based on the chi-square statistical test, the results showed that age ($p\ 0.000 < \alpha\ 0.05$) was significantly associated with safe riding behavior. The role of co-workers ($p\ 0.000 < \alpha\ 0.05$) was also significantly associated with safe riding behavior. Similarly, the use of PPE ($p\ 0.000 < \alpha\ 0.05$) was significantly associated with safe riding behavior. It can be concluded that factors such as age, peer support, and PPE usage influence safe riding behavior among online motorcycle taxi drivers in Makassar City.

Keywords: Safe Riding, Age, Peer Support, Use of PPE
References: 31 (2008-2024)

PENDAHULUAN

Perkembangan transportasi di Indonesia terus mengalami kemajuan yang signifikan dari waktu ke waktu. Salah satu inovasi yang muncul adalah layanan transportasi berbasis aplikasi, yang menjadi bukti nyata dari kemajuan teknologi dalam sektor ini. Keberadaan transportasi online kini semakin diminati oleh masyarakat karena menawarkan kemudahan akses, efisiensi dalam hal biaya dan waktu, serta tingkat kenyamanan dan keamanan yang lebih baik. Namun, di balik berbagai keuntungan yang ditawarkan, layanan ini juga menjadi salah satu faktor yang berkontribusi terhadap meningkatnya kepadatan lalu lintas, yang pada akhirnya dapat memicu terjadinya kecelakaan di jalan raya (Mawardani & Utari, 2023).

Keselamatan dalam berkendara merupakan isu global yang terus menjadi perhatian utama di berbagai negara, termasuk Indonesia. Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama tingginya angka kematian di dunia, terutama di negara berkembang. Faktor-faktor penyebab kecelakaan sangat beragam, mulai dari kelalaian pengemudi, kondisi kendaraan yang tidak layak, hingga kurangnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Oleh karena itu, kesadaran dan kepatuhan terhadap konsep *Safety Riding* menjadi hal yang sangat penting untuk mengurangi angka kecelakaan (Aulia et al., 2020). *Safety Riding* adalah serangkaian perilaku berkendara yang aman dengan tujuan meminimalkan risiko kecelakaan serta melindungi pengemudi dan pengguna jalan lainnya (Tasya et al., 2023).

Tepat ditengah perkembangan pesat sektor transportasi, industri transportasi online mengalami pertumbuhan signifikan di Indonesia. Salah satu layanan yang berkembang pesat adalah transportasi berbasis aplikasi, seperti ojek online. Keberadaan transportasi online tidak hanya memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam bermobilitas, tetapi juga menciptakan lapangan pekerjaan baru bagi ribuan pengemudi, terutama kota-kota besar di Indonesia yang mengalami peningkatan jumlah pengemudi ojek online yang cukup signifikan (Tasya et al., 2023). Namun, tingginya mobilitas pengemudi ojek online juga berbanding lurus dengan tingkat risiko kecelakaan yang mereka hadapi setiap harinya. Sebagai pekerja yang menghabiskan sebagian besar waktunya di jalan, pengemudi ojek online harus memiliki kesadaran tinggi terhadap keselamatan berkendara. Sayangnya, berbagai studi menunjukkan bahwa banyak pengemudi ojek online masih mengabaikan prinsip-prinsip *Safety Riding*, baik karena faktor kebiasaan, tekanan ekonomi, maupun kurangnya edukasi mengenai keselamatan berkendara (Lumante et al., 2021).

Berdasarkan data dari **Korlantas Polri (2024)**, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir mengalami fluktuasi. Pada tahun 2019 tercatat **116.411 kejadian**, kemudian mengalami penurunan pada tahun 2020 menjadi **100.028 kejadian**, namun kembali meningkat pada tahun 2021 dengan **103.645 kejadian (Korlantas Polri, 2024)**. Sementara itu, data parsial pada tahun

2022 menunjukkan **55.777 kejadian** hingga pertengahan tahun, dan pada tahun 2023 angka kecelakaan meningkat drastis menjadi **110.528 kejadian** (Korlantas Polri, 2023). Data **Korlantas Polri (2024)** terakhir hingga Agustus 2024 mencatat **79.220 kejadian**, dengan mayoritas melibatkan kendaraan roda dua.

Banyak faktor yang dapat memengaruhi perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online, di antaranya adalah umur, peran teman kerja, masa kerja, kondisi kendaraan, dan ketersediaan alat pelindung diri (APD). Faktor usia memiliki peran dalam menentukan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online. Penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan usia yang lebih tua cenderung memiliki tingkat kepatuhan yang lebih tinggi terhadap prinsip-prinsip keselamatan berkendara dibandingkan dengan pengemudi yang lebih muda. Studi yang dilakukan oleh Lady et al. (2020) mengungkapkan bahwa kelompok usia muda cenderung lebih berisiko dalam berkendara akibat rendahnya pengalaman serta kecenderungan untuk mengabaikan aturan keselamatan. Sebaliknya, pengemudi yang lebih berusia memiliki tingkat kesadaran yang lebih tinggi terhadap risiko di jalan raya, sehingga lebih cenderung menerapkan prinsip *Safety Riding* dengan baik (Lady et al., 2020). Dengan demikian, usia menjadi salah satu faktor penting yang perlu dipertimbangkan dalam menganalisis perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online.

Peran teman kerja dalam lingkungan kerja informal seperti ojek online dapat menjadi faktor yang berpengaruh signifikan terhadap sikap dan kebiasaan berkendara (Lumante et al., 2021). Dalam komunitas pengemudi, kebiasaan dan pola pikir mengenai keselamatan dapat terbentuk melalui interaksi dengan sesama pengemudi. Jika dalam suatu komunitas terdapat budaya yang cenderung mengabaikan keselamatan, maka perilaku tersebut dapat ditiru oleh anggota lainnya. Sebaliknya, jika dalam komunitas terdapat kesadaran tinggi terhadap keselamatan berkendara, maka pengemudi akan lebih cenderung untuk mematuhi aturan *Safety Riding*. Oleh karena itu, lingkungan sosial pengemudi berperan penting dalam membentuk perilaku berkendara yang aman (Saputra et al., 2024).

Masa kerja seorang pengemudi ojek online juga dapat berpengaruh terhadap perilaku berkendara mereka (Mawardani & Utari, 2023). Pengalaman berkendara yang semakin lama dapat meningkatkan keterampilan mengemudi dan kesadaran akan risiko di jalan. Pengemudi yang telah bekerja dalam waktu lama cenderung lebih memahami kondisi lalu lintas dan strategi menghindari kecelakaan dibandingkan dengan pengemudi baru. Namun, tidak menutup kemungkinan bahwa pengemudi dengan masa kerja yang lebih lama justru mengembangkan kebiasaan buruk dalam berkendara, seperti mengabaikan rambu lalu lintas atau tidak menggunakan APD karena merasa terlalu percaya diri (Tasya et al., 2023).

Faktor lain yang turut memengaruhi *Safety Riding* adalah kondisi kendaraan (Aulia et al., 2020). Sebagai alat utama dalam bekerja, sepeda motor yang digunakan oleh pengemudi ojek online harus dalam kondisi yang prima agar dapat berfungsi secara optimal dan aman. Kondisi kendaraan yang buruk, seperti rem yang tidak berfungsi dengan baik, ban yang aus, atau lampu yang tidak menyala, dapat meningkatkan risiko kecelakaan sayangnya, masih banyak pengemudi yang kurang memperhatikan perawatan kendaraan mereka, baik karena keterbatasan ekonomi maupun kurangnya kesadaran akan pentingnya perawatan kendaraan secara berkala (Lady et al., 2020). Oleh karena itu, penting untuk menganalisis bagaimana kondisi kendaraan berpengaruh terhadap keselamatan berkendara.

Penggunaan alat pelindung diri (APD) juga menjadi faktor penting dalam *Safety Riding*. APD, seperti helm standar, jaket pelindung, sarung tangan, dan sepatu yang sesuai, dapat membantu mengurangi dampak cedera jika terjadi kecelakaan (Saputra et al., 2024). Sayangnya, tidak semua pengemudi menggunakan APD secara konsisten. Beberapa pengemudi hanya mengenakan helm tanpa mengaitkan pengamannya, atau bahkan menggunakan helm yang tidak memenuhi standar keselamatan. Faktor ekonomi dan kenyamanan sering kali menjadi alasan utama di balik ketidakkonsistenan dalam penggunaan APD. Oleh karena itu, penelitian ini juga akan menyoroti sejauh mana ketersediaan dan penggunaan APD memengaruhi perilaku aman berkendara di kalangan pengemudi ojek online.

Kota Makassar, sebagai salah satu kota besar di Indonesia, juga menghadapi tantangan terkait keselamatan lalu lintas. Dengan jumlah kecelakaan yang masih tergolong tinggi, terutama melibatkan kendaraan roda dua, keselamatan dalam berkendara menjadi isu yang sangat penting. Salah satu kelompok pengendara yang berperan besar dalam mobilitas kota adalah pengemudi ojek online. Menurut Asosiasi Ojek Online Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) Indonesia, terdapat lebih dari 4 juta pengemudi ojek online di seluruh Indonesia, dengan sekitar seperempatnya berada di wilayah Jabodetabek (KumparanTECH, 2020). Sebuah studi yang dilakukan oleh Polling Institute pada Agustus 2022 menunjukkan bahwa di Kota Makassar, sekitar 2,4% (96.000) dari total pengemudi ojek online di Indonesia berasal dari kota tersebut (Polling Institute, 2022). Jumlah ini menunjukkan bahwa mereka merupakan kelompok pengendara yang signifikan dalam lalu lintas perkotaan. Semakin banyak jumlah pengemudi, semakin besar potensi risiko kecelakaan yang dapat terjadi, terutama jika faktor keselamatan tidak diperhatikan dengan baik.

Pada Oktober 2022, tingkat penggunaan transportasi berbasis aplikasi di Makassar mengalami peningkatan hingga 25% setelah pemerintah kota menerapkan kebijakan khusus yang mendorong penggunaan layanan ini oleh pegawai negeri sipil. Secara nasional, jumlah pengemudi ojek online diperkirakan mencapai sekitar 4 juta orang, meskipun distribusi pastinya di setiap kota,

termasuk Makassar, tidak diuraikan secara rinci. Peningkatan penggunaan transportasi berbasis aplikasi sebesar 25% setelah kebijakan pemerintah menunjukkan bahwa ojek online semakin menjadi bagian penting dalam sistem transportasi di Makassar (Kassa, 2022). Hal ini juga berarti bahwa keselamatan berkendara mereka memiliki dampak yang lebih luas, tidak hanya bagi pengemudi itu sendiri tetapi juga bagi penumpang dan pengguna jalan lainnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku aman berkendara (*Safety Riding*) pada pengemudi ojek online di Kota Makassar. Untuk mengetahui hubungan umur, peran teman kerja, dan penggunaan APD terhadap aman berkendara. Hasil penelitian ini bermanfaat untuk (1) Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan pengetahuan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online, khususnya di Kota Makassar. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya literatur yang ada dalam bidang keselamatan berkendara dan perilaku pengemudi. (2) Bagi pengemudi ojek online, penelitian ini dapat memberikan wawasan mengenai pentingnya faktor-faktor tertentu, seperti umur, peran teman kerja, dan penggunaan APD dalam membentuk perilaku aman berkendara. Ini dapat menjadi referensi untuk meningkatkan kesadaran keselamatan berkendara di kalangan pengemudi. (3) Hasil penelitian ini dapat memberikan informasi yang berguna bagi instansi terkait, seperti perusahaan mitra yang menaungi ojek online dan pihak-pihak yang terlibat dalam regulasi transportasi, untuk merancang kebijakan yang dapat meningkatkan keselamatan berkendara pengemudi ojek online. Penelitian ini juga diharapkan dapat membantu institusi pendidikan dalam mengembangkan kurikulum yang lebih relevan dengan isu keselamatan berkendara. (4) Penelitian ini memberikan peneliti kesempatan untuk mengembangkan keterampilan dalam riset dan analisis data, serta memperdalam pemahaman mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku aman berkendara. Selain itu, penelitian ini juga menjadi langkah awal peneliti untuk berkontribusi dalam bidang studi yang lebih luas, khususnya terkait keselamatan transportasi dan perilaku manusia.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan kuantitatif dengan desain penelitian **Cross Sectional** atau **potong-lintang**, yang merupakan penelitian non-eksperimental dengan tujuan untuk menganalisis hubungan antara variabel dengan mengumpulkan data pada satu titik waktu tertentu terkait variabel independen dan dependen (Nursalam, 2020).

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan melalui pihak pertama, biasanya dapat melalui wawancara, jejak pendapat dan lain-lain (Arikunto, 2020). Teknik pengumpulan data primer dalam penelitian ini akan diperoleh dengan menyebarkan kuesioner fisik atau *g-form* kepada responden. Selain itu, peneliti juga menggunakan data sekunder dalam penelitian ini. Data Sekunder merupakan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen grafis (tabel, catatan, notulen rapat, SMS, dan lain-lain), foto-foto, film, rekaman video, benda-benda dan lain-lain yang dapat memperkaya data primer (Arikunto, 2020). Dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari berbagai sumber seperti jurnal yang memiliki keterkaitan dengan penelitian dan juga buku.

HASIL

Penelitian ini melibatkan 100 Driver ojek online sebagai sampel. Pada analisis univariat, setiap karakteristik responden dideskripsikan berdasarkan jenis kelamin, umur, instansi, pendidikan terakhir, lama kerja, dan kepemilikan SIM

Tabel 1. Karakteristik Pekerja

Karakteristik	n	Persentase
Jenis Kelamin		
Laki-laki	70	95.0
Perempuan	5	5.0
Kelompok Umur		
19 - 22 Tahun	3	3.0
23 - 26 Tahun	12	16.0
27 - 30 Tahun	15	18.0
31 - 34 Tahun	10	15.0
35 - 38 Tahun	13	17.0
39 - 42 Tahun	7	8.0
43 - 46 Tahun	7	12.0
47 Tahun	8	11.0
Instansi		

Grab	32	40.0
Gojek	25	36.0
Maxim	18	24.0
Pendidikan Terakhir		
SMA	71	95.0
SMP	4	5.0
Lama Kerja tahun		
<1	12	13.0
1 - 2	16	19.0
3 - 4	23	33.0
5 - 6	16	22.0
7 - 8	8	13.0
Kepunyaan SIM		
Punya	100	100.0
Tidak Punya	0	0

Seperti yang dapat dilihat pada Tabel 2, dari total 100 driver ojek online, 95.0% adalah laki-laki, 5.0% adalah perempuan, kelompok umur tertinggi adalah 27-30 tahun 18.0%, kelompok umur terendah adalah 19-22 sebanyak 3.0%, terdapat tertinggi pengemudi ojek online grab sebanyak 40.0% dan terendah Maxim sebanyak 24.0%, terdapat Pendidikan terakhir SMA sebanyak 95.0% dan terendah SMP sebanyak 5.0%, terdapat lama kerja tertinggi 3-4 tahun sebanyak 33.0% dan terendah <1 tahun dan 7 - 8 tahun sebanyak 13.0%,

Tabel 2. Hubungan Umur dengan Perilaku Aman Berkendara Pada Pengemudi Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2025

Umur	<u>Perilaku Aman Berkendara</u>				Jumlah	X ² (P)
	Baik		Tidak Baik			
	n	%	n	%		

Produktif	44	81.5	10	18.5	54	0,000
Non produktif	8	37.5	13	62.5	21	
Jumlah	52	69.3	23	30.7	75	

Sumber : Data Primer

Hasil analisis statistik dengan menggunakan uji *Chi square* diperoleh nilai X^2 hitung (13,386) > X^2 tabel 3,841 dan nilai p 0,000 < α 0,05 artinya ada hubungan Umur dengan perilaku aman berkendara ojek online di Kota Makassar.

Tabel 3. Hubungan Peran Teman Kerja dengan Perilaku Aman Berkendara Pada Pengemudi Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2025

Peran teman kerja	Perilaku Aman Berkendara				Jumlah	X² (P)
	Baik		Tidak Baik			
	n	%	n	%		
Mendukung	44	80.0	11	20.0	55	0,000
Tidak Mendukung	8	40.0	12	60.0	20	
Jumlah	52	69.3	23	30.7	75	

Sumber : Data Primer

Hasil analisis statistik dengan menggunakan uji *Chi square* diperoleh nilai X^2 hitung (11,037) > X^2 tabel 3,841 dan nilai p 0,000 < α 0,05 artinya ada hubungan peran teman kerja dengan perilaku aman berkendara ojek online di Kota Makassar

Tabel 4. Hubungan Penggunaan APD Dengan Perilaku Aman Berkendara Pada Pengemudi Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2025

Penggunaan APD	Perilaku K3				Jumlah	X ² (P)
	Baik		Tidak Baik			
	n	%	n	%		
	Sesuai	41	80.4	10		

Tidak sesuai standar	11	45.8	13	54.2	24
Jumlah	52	69.3	23	30.7	75

Sumber : Data Primer

Hasil analisis statistik dengan menggunakan uji *Chi square* diperoleh nilai X^2 hitung (9,167) > X^2 tabel 3,841 dan nilai p 0,000 < α 0,05 artinya ada hubungan Penggunaan APD dengan perilaku aman berkendara ojek online di Kota Makassar.

PEMBAHASAN

1. Hubungan Umur Dengan Perilaku Aman Berkendara

Berdasarkan hasil dari penelitian, menyatakan bahwa dari 52 driver ojek online yang memiliki umur produktif sebanyak (81.5%) menunjukkan perilaku aman dalam berkendara. Tingginya presentase (81.5%) perilaku aman berkendara baik mencerminkan bahwa mayoritas driver dalam usia produktif memiliki kesadaran dan tanggung jawab tinggi terhadap keselamatan diri dan orang lain di jalan. Sedangkan (18.5%) menunjukkan perilaku aman berkendara yang buruk meskipun mereka juga berada dalam usia produktif. Ini menunjukkan bahwa usia produktif tidak otomatis menjamin perilaku aman berkendara. Hal ini karna seiring bertambahnya usia, beberapa faktor fisik dan kongnitif dapat mempengaruhi keselamatan berkendara. Sementara driver ojek online yang memiliki umur non produktif terdapat perilaku aman berkendara baik sebanyak (37.5%) ini berarti kurang dari setengah driver dalam kelompok umur non-produktif masih berperilaku aman saat berkendara. Hal ini dapat didasari oleh sebagian pengemudi driver ojek online di usia non produktif berkendara untuk alasan ekonomi, tetapi tetap memiliki kesedaran tinggi untuk menjaga diri, agar tetap bisa bekerja dan tidak cedera. Serta driver ojek online yang memiliki umur non produktif terdapat perilaku aman berkendara buruk sebanyak (62.5%), hal ini dapat dipicu oleh beberapa faktor. Pada usia non produktif seseorang akan mengalami penurunan kemampuan fisik dan sensorik seiring bertambahnya usia seperti kemampuan penglihatan, pendengara, refleks, dan koordinasi motorik.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2020 oleh Rizal Khakim yang juga menemukan adanya hubungan antara umur dan perilaku berkendara aman. Hasil penelitian ini diperoleh dari analisis statistik menggunakan uji Gamma yang menghasilkan nilai p sebesar 0,002 ($p < 0,05$).

2. Hubungan Peran Teman Kerja Dengan Perilaku Aman Berkendara

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 55 driver ojek online yang memiliki teman kerja yang mendukung, sebagian besar (80,0%) memiliki perilaku aman berkendara yang baik cenderung merasa didukung oleh teman kerjanya. Hanya 20,0% dari mereka yang meskipun memiliki teman kerja yang mendukung, masih menunjukkan perilaku berkendara yang buruk. Artinya, meskipun mereka memiliki dukungan dari teman kerja, masih ada sekitar 9 dari 55 orang yang berperilaku tidak aman saat berkendara. Hal ini menunjukkan dukungan teman kerja tidak selalu cukup untuk mengubah perilaku semua driver menjadi aman, karena mereka memprioritaskan kecepatan, penghasilan, atau sudah terbiasa dengan gaya berkendara yang berisiko. Sebaliknya, dari driver yang tidak memiliki teman kerja yang mendukung, hanya 40,0% yang berperilaku aman dalam berkendara. Ini berarti bahwa dari semua driver yang tidak merasa didukung oleh teman kerjanya hanya sebagian kecil yang masih bisa menjaga perilaku berkendara aman. Beberapa driver memiliki tingkat kesadaran yang tinggi dan menyadari bahwa keselamatan adalah tanggung jawab pribadi, bukan tergantung pada orang lain. Sedangkan mayoritasnya, yaitu 60,0%, menunjukkan perilaku aman berkendara yang buruk yang menunjukkan bahwa mayoritas driver yang tidak memiliki dukungan dari teman kerja cenderung berperilaku tidak aman berkendara di jalan.

Hasil analisis statistik dengan uji Chi-square menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara peran teman kerja dan perilaku aman berkendara (X^2 hitung = 11,037 > X^2 tabel = 3,841; $p = 0,000 < \alpha = 0,05$). Artinya, perbedaan proporsi perilaku aman berkendara antara driver yang memiliki teman kerja yang mendukung dan yang tidak mendukung bukan terjadi secara kebetulan, melainkan ada pengaruh nyata.

3. Hubungan Penggunaan APD Dengan Perilaku K3

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 51 driver ojek online yang menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) sesuai standar, sebagian besar (80,4%) memiliki perilaku aman berkendara yang baik. Hanya 19,6% dari mereka yang masih menunjukkan perilaku berkendara yang kurang aman

meskipun telah menggunakan APD sesuai standar. Sebaliknya, dari driver yang menggunakan APD tidak sesuai standar, hanya 45,8% yang berperilaku aman, hal ini jelas menunjukkan hanya sedikit driver yang memiliki kesadaran keselamatan saat berkendara. Sedangkan mayoritasnya (54,2%) menunjukkan perilaku aman berkendara yang buruk. Hal ini bisa didasari oleh beberapa faktor, diantaranya karena kurangnya kesadaran terhadap keselamatan. Driver yang tidak menggunakan APD, seperti helm standar, jaket pelindung, sarung tangan, atau sepatu tertutup, sering kali mencerminkan rendahnya kesadaran akan pentingnya keselamatan diri.

Hasil analisis statistik menggunakan uji Chi-square diperoleh nilai X^2 hitung = 9,167 yang lebih besar dari X^2 tabel = 3,841, dan nilai $p = 0,000 < \alpha = 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaan APD dan perilaku aman berkendara. Dengan kata lain, perbedaan perilaku aman berkendara antara pengemudi yang menggunakan APD sesuai dan tidak sesuai standar bukan merupakan kebetulan semata, melainkan ada keterkaitan yang nyata.

KESIMPULAN

Hasil penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Ada Hubungan Umur dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di Kota Makassar.
2. Ada Hubungan Peran teman kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di Kota Makassar.
3. Ada Hubungan Penggunaan APD dengan peran teman kerja pada pengemudi ojek online di kota Makassar.

SARAN

1. Perusahaan ojek online sebaiknya mempekerjakan driver yang berumur Produktif
2. Para driver ojek online dapat membentuk komunitas atau group khusus sebagai sarana untuk saling mengingatkan, berbagi informasi, dan menumbuhkan rasa kepedulian antar sesama.
3. Perusahaan ojek online diharapkan menerapkan pengawasan yang lebih ketat terhadap kepatuhan driver dalam penggunaan APD sesuai standar keselamatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2020). *Prosedur Penelitian Pendekatan Praktik (18th ed.)*. Rineka Cipta.
- 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*, 8(5), 625–631.
- Dhani, R. M., Elviany, E., Warastuti, D., & Faradiba, S. Della. (2024). KESADARAN KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGENDARA OJEK DI WILAYAH CIRACAS. *STIKES Mitra Ria Husada Jakarta*.
- Fauzi, A., Suci Wulandari, A., Husadha, C., Khairani, N., Ananda Chairunnisah, S., & Nursafitri, S. (2022). Transformasi Gojek untuk Keunggulan Kompetitif Dalam Perkembangan Ekonomi (Literature Review Metodologi Riset Bisnis). *Jurnal Ilmu Multidisplin*, 1(3), 705–716. <https://doi.org/10.38035/jim.v1i3.97>
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 26. Edisi 10*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Green, L. (1980). *Health Education: A Diagnosis Approach*, The John Hopkins University. John Hopkins University Mayfield Publishing Company.
- Hanif, A. (2022). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman Pengemudi Ojek Daring Pada Masa Pandemi Covid-19 Di Kota Bekasi Tahun 2021*. UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN) SYARIF HIDAYATULLAH.
- Institute, P. (2022). *Survey Pengguna Ojek Online 2022*. Pollinginstitute.Id.
- Johanis, I., Tedju Hinga, I. A., & Sir, A. B. (2020). Faktor Risiko Hipertensi, Merokok dan Usia terhadap Kejadian Penyakit Jantung Koroner pada Pasien di RSUD Prof. Dr. W. Z. Johannes Kupang. *Media Kesehatan Masyarakat*, 2(1), 33–40. <https://doi.org/10.35508/mkm.v2i1.1954>
- Jumhadi, J., & Ana Susi Mulyani. (2023). Perkembangan Industri Transportasi Ojek Online Di Era 5.0 Dari Pt. Gojek Indonesia. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 2(6), 2393–2402. <https://doi.org/10.53625/jcijurnalcakrawalailmiah.v2i6.4907>
- Kassa, N. N. (2022). *Pengguna Gojek Naik Hingga 25 Persen di Makassar*. Sulawesi Bisnis.
- KumpanTECH. (2020). *Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia*. Kumpan.Com.
- Lady, L., Rizqandini, L. A., & Trenggonowati, D. L. (2020). Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57–64.
- Lumante, D. I., Telew, A., Bawiling, N. S., Program,), Ilmu, S., & Masyarakat, K. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado. *Epidemia : Jurnal Kesehatan Masyarakat Unima*, 02(02), 7–13.
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pengemudi ojek online(Go-jek). *Jurnal Stikkes Siti Hajar*, 91–99.
- Mawardani, A., & Utari, D. (2023). Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Komunitas Baung Sepat 77. *Jurnal*

- Penelitian Kesehatan Suara Forikes*, 14(1), 166–169.
- Nursalam. (2020). *Metodologi Penelitian Ilmu Keperawatan* (P. Lestari ed.) (Lestari (Ed.); 5th ed.). Salemba Medika.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*. (n.d.).
- Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri*. (n.d.).
- Polri, K. (2023). *Korban Meninggal Kecelakaan Lalu Lintas Mayoritas Usia Produktif*. Korlantas.Polri.Go.Id.
- Polri, K. (2024). *Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Didominasi Oleh Kendaraan Roda dua*. Korlantas.Polri.Go.Id.
- Prakoso, J. (2022). *Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Tidak Aman pada Pekerja Laboratorium PT X Tahun 2022*. UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SYARIF HIDAYATULLAH JAKARTA.
- Prasetya, E. (2018). Pemberdayaan Masyarakat Tentang Kesehatan, Pendidikan dan Kreatifitas. *Abdi Dosen: Jurnal Pengabdian Pada Masyarakat*, 2(1), 19-25.
- Rahmawati, P. M. (2023). *Analisis Hubungan Faktor-Faktor Perilaku Berkendara Terhadap Perilaku Berkendara Yang Aman Pada Mahasiswa Di Kabupaten Sleman*. Universitas Islam Indonesia.
- Ramadhan, A. C. (2023). *Revitalisasi Terintegrasi PT Gojek Indonesia*. July.
- Robbins, S. P., & Judge, T. A. (2019). *Perilaku Organisasi*. Salemba Empat.
- Saputra, R. T., Sutjipto, A. G. E., & Adesta, E. Y. T. (2024). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Kota Palembang. *Epidemia: Jurnal Kesehatan Masyarakat Unima*, 18(4), 2097–2102.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Tarwaka. (2008). *Kesehatan dan Keselamatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. HARAPAN PRESS.
- Tasya, R. F., Irma, I., & Akifah, A. (2023). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Awareness Pada Pengemudi Ojek Online Maxim Di Kota Kendari Tahun 2023. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 11(2), 201–206. <https://doi.org/10.14710/jkm.v11i2.38043>
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. (n.d.).