

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Makassar merupakan ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan dan berfungsi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, perdagangan, jasa, pendidikan, serta transportasi di kawasan Indonesia Timur. Secara geografis, Kota Makassar terletak di pesisir barat daya Pulau Sulawesi dengan posisi strategis sebagai pintu gerbang distribusi barang dan mobilitas manusia antarwilayah. Letak tersebut menjadikan Makassar sebagai kota transit utama yang menghubungkan wilayah-wilayah di Sulawesi Selatan dengan provinsi lain di kawasan timur Indonesia.

Perkembangan pembangunan infrastruktur, seperti jalan arteri, kawasan perumahan, pusat perbelanjaan, kawasan industri, serta perkantoran, turut mendorong peningkatan aktivitas sosial ekonomi masyarakat hingga tahun 2026. Urbanisasi dan pertumbuhan penduduk yang terus meningkat berdampak pada bertambahnya kebutuhan terhadap sarana transportasi yang cepat, efisien, dan mudah dijangkau. Aktivitas masyarakat yang berlangsung hampir sepanjang hari, baik pada sektor formal maupun informal, menyebabkan tingginya intensitas pergerakan kendaraan di dalam kota.

Tingginya mobilitas penduduk di Kota Makassar berdampak langsung pada peningkatan volume kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor yang menjadi moda transportasi dominan. Sepeda motor dinilai lebih fleksibel, ekonomis, dan mampu menjangkau berbagai kondisi ruas jalan yang padat. Kepadatan lalu lintas pada jam-jam sibuk di sejumlah ruas jalan utama mencerminkan dinamika mobilitas masyarakat yang tinggi. Kondisi lalu lintas yang kompleks, ditandai dengan campuran kendaraan pribadi, angkutan umum, kendaraan barang, serta transportasi berbasis aplikasi, berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, terutama bagi individu yang menjadikan jalan raya sebagai ruang kerja utama.

Seiring dengan perkembangan teknologi digital dan meningkatnya penggunaan telepon pintar, layanan transportasi berbasis aplikasi berkembang pesat dan menjadi bagian integral dari sistem transportasi perkotaan di Makassar. Perusahaan transportasi digital seperti Gojek dan Grab mulai beroperasi sejak pertengahan dekade 2010-an dan terus memperluas jangkauan layanannya di Kota Makassar. Kehadiran platform tersebut membawa perubahan signifikan dalam pola transportasi masyarakat, dari sistem konvensional menuju sistem berbasis teknologi informasi yang mengandalkan aplikasi dalam proses

pemesanan, penentuan tarif, serta sistem pembayaran yang terintegrasi.

Di Kota Makassar, ojek online tidak hanya menyediakan layanan transportasi penumpang, tetapi juga melayani pengantaran makanan, pengiriman barang, dokumen, serta berbagai layanan berbasis aplikasi lainnya. Diversifikasi layanan tersebut meningkatkan frekuensi dan durasi kerja pengemudi karena permintaan layanan berlangsung hampir sepanjang hari. Fleksibilitas waktu kerja dalam sistem kemitraan juga mendorong banyak masyarakat dari berbagai latar belakang usia, pendidikan, dan kondisi sosial ekonomi untuk bergabung sebagai pengemudi, baik sebagai pekerjaan utama maupun sebagai pekerjaan tambahan.

Dengan demikian, perkembangan ojek online di Kota Makassar tidak dapat dipisahkan dari karakteristik kota yang memiliki mobilitas tinggi, pertumbuhan ekonomi yang pesat, serta kebutuhan masyarakat terhadap layanan transportasi yang praktis dan efisien.

B. Hasil Penelitian

1. Karakteristik Umum Responden

Karakteristik umum responden dalam penelitian ini meliputi variabel demografi, yaitu umur dan jenis kelamin. Variabel-variabel tersebut digunakan untuk memberikan gambaran

mengenai profil responden yang menjadi subjek penelitian serta untuk mengetahui distribusi responden berdasarkan kelompok 11 dan jenis kelamin. Adapun distribusi karakteristik responden sebagai berikut:

a. Umur Responden

Tabel 5. 1
Distribusi Responden Berdasarkan Umur Pengendara
Ojek Online di Kota Makassar
Tahun 2026

Kategori Umur	n	%
Remaja	17	15,9
Dewasa	78	72,9
Lansia	12	11,2
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.1 menunjukkan bahwa dari total 107 responden pengendara ojek online di Kota Makassar, sebagian besar berada pada kategori umur dewasa yaitu sebanyak 78 responden (72,9%). Responden yang termasuk dalam kategori remaja berjumlah 17 orang (15,9%), sedangkan responden dengan kategori lansia berjumlah 12 orang (11,2%).

b. Jenis Kelamin Responden

Tabel 5. 2
Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin
Pengendara Ojek Online di Kota
Makassar Tahun 2026

Jenis Kelamin	n	%
Laki-Laki	92	86
Perempuan	15	14
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.2 menunjukkan bahwa dari 107 pengendara ojek online, sebagian besar berjenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 92 orang (86%). Sementara itu, pengendara ojek online berjenis kelamin perempuan berjumlah 15 orang (14%).

1. Analisis Univariat

Tabel 5. 3
Distribusi Responden Berdasarkan Pengetahuan
***Safety Riding* Pengendara Ojek Online di Kota**
Makassar Tahun 2026

Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	n	%
Pengetahuan kurang	37	34,6
Pengetahuan cukup	70	65,4
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.3, diketahui bahwa dari total 107 pengendara ojek online, sebagian besar memiliki pengetahuan *safety riding* yang cukup yaitu sebanyak 70 orang (65,4%). Sementara itu, sebanyak 37 pengendara ojek online (34,6%) memiliki pengetahuan *safety riding* yang kurang.

Tabel 5. 4
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel
Pengetahuan *Safety Riding* pada Pengendara Ojek
Online di Kota Makassar Tahun 2026

No	Pernyataan	Salah		Benar		Total	
		n	%	n	%	n	%
1.	Safety riding merupakan salah satu upaya untuk mencegah serta menurunkan kejadian kecelakaan lalu lintas.	8	7,5	99	92,5	107	100
2.	Safety riding dilakukan hanya saat perjalanan jauh.	54	50,5	53	49,5	107	100
3.	Kewaspadaan (<i>alertness</i>), kesadaran (<i>awareness</i>), sikap, dan mental (<i>attitude</i>)	37	34,6	70	65,4	107	100

No	Pernyataan	Salah		Benar		Total	
		n	%	n	%	n	%
	merupakan bagian dari konsep <i>safety riding</i> .						
4.	Penerapan <i>safety riding</i> dilakukan secara komprehensif sebelum, saat, dan setelah berkendara.	46	43	61	57	107	100
5.	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM dan STNK.	40	37,4	67	62,6	107	100
6.	Helm digunakan hanya untuk melindungi dari panas dan hujan.	79	73,8	28	26,2	107	100
7.	Pemakaian <i>safety apparels</i> dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan.	44	41,1	63	58,9	107	100
8.	Keberadaan kaca spion hanyalah sebagai formalitas.	58	54,2	49	45,8	107	100
9.	Rem belakang efektif dalam membantu pengereman secara mendadak.	34	31,8	72	68,2	107	100
10.	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan.	14	13,1	93	86,9	107	100
11.	Service sepeda motor dilakukan hanya saat ditemukan kerusakan pada bagian motor.	47	43,9	60	56,1	107	100
12.	Sepeda motor berjalan di lajur kiri dan penggunaan lajur kanan hanya untuk mendahului.	28	27,1	78	72,9	107	100
13.	SIM, STNK, dan penggunaan helm standar merupakan komponen penting yang diwajibkan bagi pengendara kendaraan roda dua.	5	4,7	102	95,3	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.4 menunjukkan bahwa dari 107 pengendara ojek online, sebagian besar menjawab benar pada pernyataan bahwa safety riding merupakan salah satu upaya untuk mencegah serta menurunkan kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 99 orang (92,5%), sedangkan 8 orang (7,5%) menjawab salah. Pada pernyataan bahwa safety riding hanya dilakukan saat perjalanan jauh, sebanyak 54 orang (50,5%) menjawab salah dan 53 orang (49,5%) menjawab benar.

Selanjutnya, pada pernyataan mengenai kewaspadaan, kesadaran, sikap dan mental sebagai konsep safety riding, sebanyak 70 orang (65,4%) menjawab benar dan 37 orang (34,6%) menjawab salah. Pada pernyataan bahwa penerapan safety riding dilakukan sebelum, saat dan setelah berkendara, sebanyak 61 orang (57%) menjawab benar dan 46 orang (43%) menjawab salah.

Pada pernyataan terkait kewajiban membawa SIM dan STNK sesuai UU No. 22 Tahun 2009, sebanyak 67 orang (62,6%) menjawab benar dan 40 orang (37,4%) menjawab salah. Pernyataan bahwa helm digunakan hanya untuk melindungi dari panas dan hujan dijawab salah oleh 79 orang (73,8%) dan benar oleh 28 orang (26,2%).

Sebanyak 63 orang (58,9%) menjawab benar bahwa pemakaian safety apparels dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan, sedangkan 44 orang (41,1%) menjawab salah. Pada pernyataan bahwa keberadaan kaca spion hanya sebagai formalitas, sebanyak 58 orang (54,2%) menjawab salah dan 49 orang (45,8%) menjawab benar. sebanyak 72 orang (68,2%) menjawab benar bahwa rem belakang efektif dalam membantu pengereman secara mendadak, sementara 34 orang (31,8%) menjawab salah. Pada pernyataan bahwa berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan, sebanyak 93 orang (86,9%) menjawab benar dan 14 orang (13,1%) menjawab salah.

Pada pernyataan bahwa service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan, sebanyak 60 orang (56,1%) menjawab benar dan 47 orang (43,9%) menjawab salah. Pada pernyataan bahwa sepeda motor berjalan di lajur kiri dan lajur kanan hanya untuk mendahului, sebanyak 78 orang (72,9%) menjawab benar dan 28 orang (27,1%) menjawab salah. Terakhir, pada pernyataan bahwa SIM, STNK dan helm standar merupakan komponen penting yang diwajibkan bagi pengendara sepeda motor, sebanyak 102 orang (95,3%) menjawab benar dan 5 orang (4,7%) menjawab salah.

b. Sikap dalam Berkendara

Tabel 5. 5
Distribusi Responden Berdasarkan Sikap dalam
Berkendara (Safety Riding) Pengendara Ojek
Online di Kota Makassar Tahun 2026

Sikap dalam Berkendara	n	%
Negatif	40	37,4
Positif	67	62,6
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.5, diketahui bahwa dari total 107 pengendara ojek online, sebagian besar memiliki sikap positif dalam berkendara, yaitu sebanyak 67 orang (62,6%). Sementara itu, sebanyak 40 pengendara ojek online (37,4%) menunjukkan sikap negatif dalam berkendara.

Tabel 5. 6
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel Sikap dalam
Berkendara (Safety Riding) pada Pengendara Ojek Online di Kota
Makassar Tahun 2026

No	Pernyataan	STS		TS		R		S		SS		Total	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1.	Saya menerapkan safety riding untuk mencegah terjadinya kecelakaan saat berkendara.	17	15,9	20	18,7	6	5,6	18	16,8	46	43	107	100
2.	Saya tetap melakukan safety riding meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya	16	15	21	19,6	7	6,5	23	21,5	40	37,4	107	100

No	Pernyataan	STS		TS		R		S		SS		Total	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
	kecelakaan.												
3.	Saya tidak perlu melakukan pemeriksaan kendaraan ketika akan melakukan perjalanan jarak dekat.	18	16,8	24	22,4	16	15	31	29	18	16,8	107	100
4.	Saya diperbolehkan membawa penumpang lebih dari satu orang dewasa saat berkendara.	26	24,3	30	28	12	11,2	20	18,7	19	17,8	107	100
5.	Demi keamanan berkendara, saya selalu membawa SIM C dan STNK saat berkendara.	12	11,2	27	25,2	5	4,7	19	17,8	44	41,1	107	100
6.	Saya menyalakan lampu sein terlebih dahulu ketika hendak membelok.	13	12,1	26	24,3	5	4,7	19	17,8	44	41,1	107	100
7.	Saya boleh mengendarai sepeda motor sambil memegang handphone ketika	25	23,4	20	18,7	11	10,3	33	30,8	18	16,8	107	100

No	Pernyataan	STS		TS		R		S		SS		Total	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
	jalan sepi.												
8.	Saya melakukan service rutin untuk mengetahui kondisi sepeda motor agar tetap aman digunakan.	12	11,2	26	24,3	6	5,6	20	18,7	43	40,2	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.6 mengenai distribusi frekuensi jawaban responden pada variabel sikap dalam berkendara (safety riding) pada pengendara ojek online di Kota Makassar Tahun 2026, sebagian besar responden menyatakan sangat setuju terhadap penerapan safety riding untuk mencegah kecelakaan saat berkendara sebanyak 46 orang (43%).

Selain itu, mayoritas responden juga sangat setuju tetap menerapkan safety riding meskipun tidak terdapat bahaya yang mengancam kecelakaan sebanyak 40 orang (37,4%).

Pada pernyataan mengenai tidak perlunya melakukan pemeriksaan kendaraan ketika akan melakukan perjalanan jarak dekat, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 31 orang (29%).

Sementara itu, pada pernyataan mengenai membawa penumpang lebih dari satu orang dewasa saat berkendara, mayoritas responden memberikan jawaban tidak setuju sebanyak 30 orang (28%) dan sangat tidak setuju sebanyak 26 orang (24,3%).

Selanjutnya, pada pernyataan mengenai selalu membawa SIM C dan STNK saat berkendara serta menyalakan lampu sein sebelum membelok, sebagian besar responden menjawab sangat setuju masing-masing sebanyak 44 orang (41,1%).

Sementara itu, pada pernyataan mengenai diperbolehkannya mengendarai sepeda motor sambil memegang handphone ketika jalanan sepi, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 33 orang (30,8%).

Pada pernyataan mengenai melakukan service rutin untuk memastikan kondisi sepeda motor tetap aman digunakan, mayoritas responden menjawab sangat setuju sebanyak 43 orang (40,2%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden menyadari pentingnya melakukan perawatan kendaraan secara berkala sebagai salah satu upaya untuk menjaga kelayakan kendaraan dan meningkatkan keselamatan selama berkendara.

c. Kelengkapan Berkendara

Tabel 5. 7
Distribusi Responden Berdasarkan Kelengkapan
Berkendara Pengendara Ojek Online di Kota
Makassar Tahun 2026

Kelengkapan Kendaraan	n	%
Tidak Memenuhi Syarat	47	43,9
Memenuhi Syarat	60	56,1
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.7 menunjukkan bahwa dari 107 pengendara ojek online, sebagian besar memiliki kelengkapan

kendaraan yang memenuhi yaitu sebanyak 60 orang (56,1%), sedangkan pengendara ojek online yang kelengkapan kendaraannya tidak memenuhi sebanyak 47 orang (43,9%).

Tabel 5. 8
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel
Kelengkapan Berkendara pada Pengendara Ojek
Online di Kota Makassar Tahun 2026

No	Pertanyaan	Tidak		Ya		Total	
		n	%	n	%	n	%
1.	Memiliki rem depan dan belakang	11	10,3	96	89,7	107	100
2.	Memiliki lampu sen	41	38,3	66	61,7	107	100
3.	Memiliki lampu rem	29	27,1	78	72,9	107	100
4.	Memiliki kaca spion lengkap	65	60,7	42	39,3	107	100
5.	Memiliki klakson	34	31,8	73	68,2	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan tabel menunjukkan bahwa dari 107 pengendara ojek online, sebagian besar memiliki rem depan dan belakang yaitu sebanyak 96 orang (89,7%), sedangkan 11 orang (10,3%) tidak memilikinya. Pada kepemilikan lampu sen, sebanyak 66 orang (61,7%) memiliki lampu sen dan 41 orang (38,3%) tidak memiliki. Selain itu, sebanyak 78 orang (72,9%) memiliki lampu rem, sedangkan 29 orang (27,1%) tidak memiliki lampu rem.

Namun demikian, pada kepemilikan kaca spion lengkap, sebagian besar pengendara ojek online tidak memiliki kaca spion lengkap yaitu sebanyak 65 orang (60,7%), sementara yang memiliki sebanyak 42 orang (39,3%). Adapun pada

kepemilikan klakson, sebanyak 73 orang (68,2%) memiliki klakson dan 34 orang (31,8%) tidak memiliki klakson.

d. Atribut dalam Berkendara

Tabel 5. 9
Distribusi Responden Berdasarkan Atribut dalam
Berkendara Pengendara Ojek Online di Kota
Makassar Tahun 2026

Atribut dalam Berkendara	n	%
Tidak Memenuhi Syarat	42	39,3
Memenuhi Syarat	65	60,7
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.9 menunjukkan bahwa dari 107 pengendara ojek online, sebagian besar atribut dalam berkendara berada pada kategori memenuhi syarat yaitu sebanyak 65 orang (60,7%), sedangkan pengendara ojek online yang atribut berkendara tidak memenuhi syarat sebanyak 42 orang (39,3%).

Tabel 5. 10
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel
Atribut dalam Berkendara pada Pengendara Ojek
Online di Kota Makassar Tahun 2026

No	Pernyataan	Tidak		Ya		Total	
		n	%	n	%	n	%
1.	Menggunakan helm berstandar SNI saat berkendara.	28	26,2	79	73,8	107	100
2.	Menggunakan pelindung mata dan wajah seperti kaca mata dan masker saat berkendara.	56	52,3	51	47,7	107	100
3.	Menggunakan pelindung badan seperti jaket atau	15	14	93	86	107	100

No	Pernyataan	Tidak		Ya		Total	
		n	%	n	%	n	%
	rompi saat berkendara.						
4.	Menggunakan sarung tangan saat berkendara.	66	61,7	41	38,3	107	100
5.	Menggunakan sepatu saat berkendara.	34	31,8	73	68,2	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.10 menunjukkan bahwa dari 107 pengendara ojek online, sebagian besar memakai helm berstandar SNI yaitu sebanyak 79 orang (73,8%), sedangkan 28 orang (26,2%) tidak memakai helm berstandar SNI. Pada penggunaan pelindung mata dan wajah (kacamata dan masker), sebanyak 51 orang (47,7%) menggunakan, sementara 56 orang (52,3%) tidak menggunakan.

Selanjutnya, sebanyak 93 orang (86%) menggunakan pelindung badan seperti jaket atau rompi, sedangkan 15 orang (14%) tidak menggunakan. Pada penggunaan sarung tangan, sebanyak 41 orang (38,3%) memakai sarung tangan dan 66 orang (61,7%) tidak memakai. Adapun pada penggunaan sepatu, sebanyak 73 orang (68,2%) memakai sepatu dan 34 orang (31,8%) tidak memakai sepatu.

e. Peran Rekan Kerja

Tabel 5. 11
Distribusi Responden Berdasarkan Peran Rekan Kerja
Pengendara Ojek Online di Kota Makassar
Tahun 2026

Peran Rekan Kerja	n	%
Kurang Mendukung	40	37,4
Mendukung	67	62,6
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.11, diketahui bahwa dari total 107 pengendara ojek online, sebagian besar menyatakan bahwa rekan kerja memiliki peran yang mendukung dalam penerapan safety riding, yaitu sebanyak 67 orang (62,6%). Sementara itu, sebanyak 40 pengendara ojek online (37,4%) menyatakan bahwa rekan kerja kurang mendukung.

Tabel 5. 12
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel
Peran Rekan Kerja pada Pengendara Ojek Online
di Kota Makassar Tahun 2026

No	Pernyataan	Tidak		Ya		Total	
		n	%	n	%	n	%
1.	Rekan kerja membimbing agar dapat mengendarai motor dengan baik dan benar.	28	26,2	79	73,8	107	100
2.	Rekan kerja selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan.	11	10,3	96	89,7	107	100
3.	Rekan kerja mengingatkan untuk memakai APD (Alat Pelindung Diri) ketika berkendara.	76	71	31	29	107	100
4.	Rekan kerja mengingatkan untuk	51	47,7	56	52,3	107	100

No	Pernyataan	Tidak		Ya		Total	
		n	%	n	%	n	%
	tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.						
5.	Rekan kerja rutin menanyakan seputar aktivitas berkendara dalam sehari-hari.	74	69,2	33	30,8	107	100
6.	Rekan kerja mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara.	63	58,9	44	41,1	107	100
7.	Rekan kerja membimbing agar dapat mengendarai motor dengan baik dan benar.	55	51,4	52	48,6	107	100
8.	Rekan kerja selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan.	76	71	31	29	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.12, peran rekan kerja dalam mendukung keselamatan berkendara menunjukkan hasil yang bervariasi. Sebanyak 79 pengendara ojek online (73,8%) menyatakan bahwa rekan kerja membimbing agar dapat mengendarai motor dengan baik dan benar, dan 96 pengendara ojek online (89,7%) menyatakan bahwa rekan kerja selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan.

Namun, pada aspek penggunaan APD (Alat Pelindung Diri), sebagian besar pengendara ojek online yaitu 76 orang (71%) menyatakan bahwa rekan kerja tidak mengingatkan untuk memakai APD saat berkendara, sementara hanya 31 pengendara ojek online (29%) yang menyatakan diingatkan. Terkait pengingat untuk tetap memperhatikan keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lain, sebanyak 56 pengendara ojek online (52,3%) menyatakan mendapat pengingat, sedangkan 51 pengendara ojek online (47,7%) tidak.

Sebanyak 74 pengendara ojek online (69,2%) menyatakan bahwa rekan kerja tidak rutin menanyakan aktivitas berkendara sehari-hari, dan 63 pengendara ojek online (58,9%) menyatakan tidak diingatkan mengenai pengendalian kecepatan saat berkendara. Selain itu, pada pernyataan yang kembali menanyakan pembimbingan berkendara dengan baik dan benar, jawaban pengendara ojek online hampir seimbang antara tidak (51,4%) dan ya (48,6%). Begitu pula pada pernyataan mengenai pengingat untuk mengecek kondisi kendaraan, sebanyak 76 pengendara ojek online (71%) menyatakan tidak diingatkan dan 31 pengendara ojek online (29%) menyatakan diingatkan.

f. Riwayat Kecelakaan Kerja

Tabel 5. 13
Distribusi Responden Berdasarkan Riwayat Kecelakaan
Kerja Pengendara Ojek Online di Kota Makassar
Tahun 2026

Riwayat Kecelakaan Kerja	n	%
Tidak	35	32,7
Ya	72	67,3
Total	107	100

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.13, diketahui bahwa dari total 107 pengendara ojek online, sebagian besar memiliki riwayat kecelakaan kerja, yaitu sebanyak 72 orang (67,3%). Sementara itu, sebanyak 35 pengendara ojek online (32,7%) menyatakan tidak memiliki riwayat kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online, responden diberikan pertanyaan terkait apakah pernah mengalami kecelakaan saat menjalankan aktivitas kerja sebagai pengemudi ojek online. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari total 107 pengendara ojek online, sebanyak 72 orang (67,3%) menyatakan pernah mengalami kecelakaan saat bekerja, sedangkan 35 orang (32,7%) menyatakan tidak pernah mengalami kecelakaan kerja. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini pernah mengalami kejadian kecelakaan selama menjalankan aktivitas kerja sebagai pengendara ojek online.

2. Analisis Bivariat

a. Hubungan antara Pengetahuan Safety Riding dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 5. 15
Hubungan antara Pengetahuan Safety Riding dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026

Pengetahuan dalam Berkendara	Kecelakaan Kerja				Total		<i>P Value</i>
	Tidak		Ya				
	n	%	n	%	n	%	
Pengetahuan cukup	15	21,4	55	78,6	70	100	0,001
Pengetahuan kurang	20	54,1	17	45,9	37	100	
Total	35	32,7	72	67,3	107	100	

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.15 menunjukkan bahwa dari 70 pengendara ojek online dengan pengetahuan cukup, sebanyak 55 orang (78,6%) mengalami kecelakaan kerja dan 15 orang (21,4%) tidak mengalami kecelakaan kerja. Sementara itu, dari 37 pengendara ojek online dengan pengetahuan kurang, sebanyak 17 orang (45,9%) mengalami kecelakaan kerja dan 20 orang (54,1%) tidak mengalami kecelakaan kerja.

Hasil uji statistik diperoleh nilai p value sebesar 0,001 (< 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan safety riding dengan kejadian kecelakaan kerja.

- b. Hubungan antara Sikap dalam Berkendara dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 5. 16
Hubungan antara Sikap dalam Berkendara (*Safety Riding*)
dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengendara
Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026

Kategori Sikap	Kecelakaan Kerja				Total		P Value
	Tidak		Ya				
	n	%	n	%	n	%	
Sikap Positif	19	47,5	21	52,5	40	100	0,012
Sikap Negatif	16	23,9	51	76,1	67	100	
Total	35	32,7	72	67,3	107	100	

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.16 menunjukkan bahwa dari 40 pengendara ojek online dengan sikap positif, sebanyak 21 orang (52,5%) mengalami kecelakaan kerja dan 19 orang (47,5%) tidak mengalami kecelakaan kerja. Sementara itu, dari 67 pengendara ojek online dengan sikap negatif, sebanyak 51 orang (76,1%) mengalami kecelakaan kerja dan 16 orang (23,9%) tidak mengalami kecelakaan kerja.

Hasil uji statistik diperoleh nilai p value sebesar 0,012 (< 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara sikap dalam berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja.

- c. Hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 5. 17
Hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan Kejadian
Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online
di Kota Makassar Tahun 2026

Kategori Kelengkapan Kendaraan	Kecelakaan Kerja				Total		P Value
	Tidak		Ya				
	n	%	n	%	n	%	
Memenuhi Syarat	12	20	48	80	60	100	0,004
Tidak Memenuhi Syarat	23	48,9	24	51,1	47	100	
Total	35	32,7	72	67,3	107	100	

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.17 menunjukkan bahwa dari 60 pengendara ojek online yang kelengkapan kendaraannya memenuhi syarat, sebanyak 48 orang (80%) mengalami kecelakaan kerja dan 12 orang (20%) tidak mengalami kecelakaan kerja. Sementara itu, dari 47 pengendara ojek online yang kelengkapan kendaraannya tidak memenuhi syarat, sebanyak 24 orang (51,1%) mengalami kecelakaan kerja dan 23 orang (48,9%) tidak mengalami kecelakaan kerja.

Hasil uji statistik diperoleh nilai p value sebesar 0,004 (< 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kelengkapan berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja.

- d. Hubungan antara Atribut dalam Berkendara dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 5. 18
Hubungan antara Atribut dalam Berkendara dengan Kejadian
Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online
di Kota Makassar Tahun 2026

Atribut Keselamatan	Kecelakaan Kerja				Total		P Value
	Tidak		Ya				
	n	%	n	%	n	%	
Memenuhi Syarat	18	27,7	47	72,3	65	100	0,169
Tidak Memenuhi Syarat	17	40,5	25	59,5	42	100	
Total	35	32,7	72	67,3	107	100	

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.18 menunjukkan bahwa dari 65 pengendara ojek online yang atribut keselamatannya memenuhi syarat, sebanyak 47 orang (72,3%) mengalami kecelakaan kerja dan 18 orang (27,7%) tidak mengalami kecelakaan kerja. Sementara itu, dari 42 pengendara ojek online yang atribut keselamatannya tidak memenuhi syarat, sebanyak 25 orang (59,5%) mengalami kecelakaan kerja dan 17 orang (40,5%) tidak mengalami kecelakaan kerja.

Hasil uji statistik diperoleh nilai p value sebesar 0,169 (> 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara atribut keselamatan dengan kejadian kecelakaan kerja.

e. Hubungan antara Peran Rekan Kerja dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 5. 19
Hubungan antara Peran Rekan Kerja dengan Kejadian
Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online
di Kota Makassar Tahun 2026

Peran Rekan Kerja	Kecelakaan Kerja				Total		P Value
	Tidak		Ya				
	n	%	n	%	n	%	
Mendukung	17	25,4	50	74,6	67	100	0,036
Kurang Mendukung	18	45	22	55	40	100	
Total	35	32,7	72	67,3	107	100	

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 5.19 menunjukkan bahwa dari 67 pengendara ojek online dengan peran rekan kerja yang mendukung, sebanyak 50 orang (74,6%) mengalami kecelakaan kerja dan 17 orang (25,4%) tidak mengalami kecelakaan kerja. Sementara itu, dari 40 pengendara ojek online dengan peran rekan kerja yang kurang mendukung, sebanyak 22 orang (55%) mengalami kecelakaan kerja dan 18 orang (45%) tidak mengalami kecelakaan kerja.

Hasil uji statistik diperoleh nilai p value sebesar 0,036 (< 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara peran rekan kerja dengan kejadian kecelakaan kerja.

C. Pembahasan

1. Hubungan antara Pengetahuan Safety Riding dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026.

Pengetahuan *safety riding* merupakan pemahaman yang dimiliki pengendara mengenai prinsip dan praktik keselamatan dalam berkendara guna meminimalkan risiko kecelakaan di jalan. Pengetahuan ini mencakup pemahaman terhadap peraturan lalu lintas, teknik berkendara yang aman dan defensif, pentingnya penggunaan alat pelindung diri seperti helm dan jaket, serta kemampuan mengenali dan mengantisipasi potensi bahaya selama berkendara. Dengan adanya pengetahuan *safety riding* yang baik, pengendara diharapkan mampu mengambil keputusan yang tepat dan bertindak secara aman sehingga dapat menurunkan risiko terjadinya kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil analisis bivariat pada penelitian ini, diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,001 ($p < 0,05$), yang menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara pengetahuan *safety riding* dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat pengetahuan memiliki keterkaitan secara statistik terhadap risiko terjadinya kecelakaan kerja.

Dari hasil dan pengamatan kuesioner yang dijawab oleh pengendara ojek *online* diketahui bahwa sebagian besar pengendara ojek *online* di Kota Makassar telah memiliki pengetahuan yang cukup baik mengenai konsep dasar *safety riding*. Mayoritas pekerja ojek online memahami bahwa *safety*

riding merupakan upaya untuk mencegah dan menurunkan angka kecelakaan lalu lintas. Mereka juga mengetahui pentingnya berkendara sesuai aturan, seperti tidak melawan arus, menggunakan lajur kiri dan mendahului dari kanan, serta membawa SIM, STNK, dan menggunakan helm standar. Pemahaman terhadap fungsi rem, pentingnya penggunaan *safety apparels*, serta kewajiban hukum dalam berlalu lintas juga telah dimiliki oleh sebagian besar pengendara.

Namun, tingginya tingkat pemahaman mengenai *safety riding* tidak selalu menjamin bahwa pengendara ojek *online* akan terhindar dari risiko kecelakaan kerja. Meskipun sebagian besar pengendara telah memiliki pengetahuan yang cukup mengenai prinsip keselamatan berkendara, dalam praktiknya mereka tetap dihadapkan pada berbagai tuntutan pekerjaan yang dapat memengaruhi perilaku berkendara di jalan. Kondisi kerja sebagai pengemudi ojek *online* menuntut mobilitas tinggi serta kecepatan dalam memberikan pelayanan kepada pelanggan, sehingga seringkali pengendara berada pada situasi yang menuntut mereka untuk mengambil keputusan secara cepat dalam berkendara.

Tekanan untuk mengejar target order, menjaga ketepatan waktu pengantaran, serta persaingan dalam memperoleh pesanan dapat mendorong pengendara untuk berkendara lebih

cepat atau kurang memperhatikan aspek keselamatan secara optimal. Selain itu, durasi kerja yang panjang serta tingkat kelelahan yang tinggi juga dapat memengaruhi konsentrasi pengendara saat berada di jalan. Kondisi tersebut menyebabkan pengendara tetap berada dalam situasi yang berisiko tinggi terhadap terjadinya kecelakaan kerja meskipun mereka telah memiliki pengetahuan mengenai keselamatan berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan *safety riding* saja belum cukup untuk menjamin keselamatan apabila tidak diimbangi dengan penerapan perilaku berkendara yang aman dan konsisten dalam aktivitas kerja sehari-hari.

Secara teoritis, pengetahuan merupakan salah satu faktor predisposisi yang dapat memengaruhi sikap dan perilaku seseorang. Individu yang memiliki tingkat pengetahuan yang lebih baik umumnya akan memiliki persepsi risiko yang lebih tinggi terhadap potensi bahaya, sehingga diharapkan mampu mengambil tindakan pencegahan yang lebih baik. Namun dalam konteks pekerjaan ojek *online*, perilaku berkendara tidak hanya dipengaruhi oleh pengetahuan semata, tetapi juga oleh berbagai faktor lain seperti tekanan ekonomi, sistem insentif berbasis jumlah order, kondisi lalu lintas Kota Makassar yang padat, serta faktor lingkungan seperti cuaca dan kondisi jalan. Kombinasi

faktor-faktor tersebut dapat memengaruhi pengambilan keputusan pengendara saat berkendara di jalan raya.

Tingginya kejadian kecelakaan yang terjadi pada pengendara ojek online ini dapat dijelaskan melalui tahapan domain kognitif. Meskipun pengendara ojek online memiliki tingkat pengetahuan yang cukup, perilaku berkendara yang tidak aman masih dapat terjadi apabila pengetahuan tersebut baru berada pada tahap mengetahui (*know*) dan belum mencapai tahap memahami (*comprehension*) serta menerapkan (*application*) secara konsisten dalam praktik sehari-hari (S. Nur et al., 2020). Artinya, setiap individu mungkin telah mengetahui aturan keselamatan, namun belum sepenuhnya memahami urgensinya atau belum mampu mengimplementasikannya secara disiplin dalam kondisi kerja yang dinamis dan penuh tekanan.

Sebaliknya, pada pengendara ojek online yang tidak pernah mengalami riwayat kecelakaan dapat dipengaruhi oleh faktor protektif lain seperti pengalaman berkendara yang cukup, kehati-hatian individu, intensitas kerja yang lebih rendah, atau kondisi lingkungan yang relatif aman. Dengan demikian, rendahnya pengetahuan tidak secara otomatis menyebabkan kecelakaan, namun tetap menjadi faktor risiko yang dapat meningkatkan kerentanan apabila dihadapkan pada situasi berbahaya.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian oleh Yudhistira et al. (2020) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek online 0,045 ($p < 0,05$). Penelitian tersebut menegaskan bahwa pengemudi dengan pengetahuan kurang cenderung memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi karena kurang memahami teknik berkendara yang benar serta standar keselamatan yang sesuai.

Hasil penelitian ini menunjukkan temuan yang berbeda dibandingkan dengan penelitian Lestari & Ardi (2023) yang menemukan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara tingkat pengetahuan dan perilaku safety riding dengan nilai p-value sebesar 0,068 ($p > 0,05$). Perbedaan hasil ini dapat dipengaruhi oleh variasi karakteristik pengendara ojek online, metode pengukuran, serta adanya faktor lain seperti sikap, motivasi, dan pengawasan yang lebih dominan dalam membentuk perilaku. Secara keseluruhan, analisis bivariat menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan safety riding dengan kejadian kecelakaan kerja ($p = 0,001$). Temuan ini memperlihatkan bahwa pengetahuan cukup tidak secara otomatis menjamin terhindarnya kecelakaan.

2. Hubungan antara Sikap dalam Berkendara (*Safety Riding*) dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026.

Sikap secara umum merupakan respon tertutup atau reaksi evaluatif seseorang terhadap suatu objek, situasi, atau stimulus tertentu yang disertai kecenderungan untuk bertindak. Sikap terbentuk melalui proses kognitif, afektif, dan konatif yang kemudian memengaruhi kecenderungan perilaku individu dalam situasi nyata. Dalam konteks *safety riding*, sikap mencerminkan pandangan, keyakinan, dan kesiapan pengendara untuk mematuhi aturan lalu lintas serta menerapkan prinsip keselamatan berkendara.

Hasil analisis bivariat pada penelitian ini, diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,012 ($p < 0,05$), yang menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara sikap dalam berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Makassar Tahun 2026.

Berdasarkan hasil statistik kuesioner yang dijawab oleh pengendara ojek online dari sikap positif ada sebanyak 52,5% yang mengalami kecelakaan kerja. Dan dari sikap negatif ada sebanyak 76,1% pengendara ojek yang mengalami kecelakaan. Data ini menunjukkan bahwa proporsi kejadian kecelakaan lebih tinggi pada pengendara dengan sikap negatif dibandingkan

dengan sikap positif. Hal ini mengindikasikan bahwa sikap yang kurang mendukung penerapan safety riding berkontribusi terhadap peningkatan risiko kecelakaan kerja.

Tingginya kejadian kecelakaan pada kelompok dengan sikap negatif dapat dijelaskan dari hasil statistic kuesioner bahwa adanya kecenderungan perilaku berisiko seperti melanggar rambu lalu lintas, menggunakan telepon genggam saat berkendara, serta berkendara dengan kecepatan tinggi. Sikap negatif mencerminkan kurangnya kesadaran dan komitmen terhadap keselamatan, sehingga dalam kondisi tekanan kerja seperti mengejar target order atau menghadapi kemacetan, individu lebih mudah mengambil keputusan yang tidak aman. Selain itu, faktor kelelahan, kondisi jalan, dan cuaca juga dapat memperburuk dampak dari sikap yang tidak mendukung perilaku keselamatan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa kecelakaan masih ditemukan pada kelompok pengendara dengan sikap positif. Kondisi ini menunjukkan bahwa sikap positif belum tentu sepenuhnya terwujud dalam perilaku nyata secara konsisten. Faktor eksternal seperti durasi kerja yang panjang, paparan risiko lalu lintas yang tinggi setiap hari, tekanan ekonomi, serta perilaku pengguna jalan lain dapat memicu kecelakaan meskipun individu memiliki sikap yang baik terhadap keselamatan. Hal ini

menunjukkan adanya kemungkinan kesenjangan antara sikap (*attitude*) dan praktik (*practice*) dalam penerapan safety riding.

Sebaliknya, terdapat pula pengendara ojek online dengan sikap negatif yang tidak mengalami kecelakaan. Hal ini dapat dipengaruhi oleh faktor protektif lain seperti pengalaman berkendara yang tinggi, kondisi kendaraan yang baik, lingkungan kerja yang relatif aman, atau paparan risiko yang lebih rendah. Dengan demikian, meskipun sikap memiliki hubungan yang signifikan secara statistik, kejadian kecelakaan tetap dipengaruhi oleh interaksi multifaktor antara aspek individu, kendaraan, dan lingkungan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Lestari & Ardi (2023) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan kepatuhan safety riding pada pengendara ojek online dengan nilai p-value sebesar 0,026 ($p < 0,05$). Penelitian tersebut menegaskan bahwa pengendara dengan sikap kurang baik memiliki risiko lebih tinggi untuk tidak patuh terhadap prinsip keselamatan, yang pada akhirnya dapat meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan.

Temuan dalam penelitian ini konsisten dengan penelitian yang dilakukan oleh Salsabilah et al. (2022) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) dengan nilai p-value =

0,000 ($p < 0,05$). Penelitian tersebut menegaskan bahwa pengendara ojek online dengan sikap kurang baik cenderung memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara, sehingga berisiko lebih tinggi mengalami kecelakaan.

Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Rahayuning et al. (2023) yang menemukan bahwa tidak terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-Jek di Kota Malang dengan nilai p -value sebesar 1,000 ($p > 0,05$). Perbedaan hasil ini dapat disebabkan oleh variasi karakteristik pengendara ojek online, perbedaan beban kerja, faktor kelelahan, serta perbedaan budaya keselamatan di masing-masing wilayah penelitian.

3. Hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026.

Kelengkapan berkendara merupakan salah satu aspek penting dalam upaya keselamatan berkendara (*safety riding*) yang berkaitan dengan ketersediaan dan penggunaan komponen kendaraan yang berfungsi untuk mendukung keamanan saat berada di jalan. Kelengkapan berkendara meliputi berbagai komponen penting seperti sistem rem yang berfungsi dengan baik, lampu kendaraan, lampu rem, lampu sein, klakson, serta kaca spion yang berfungsi sebagai alat bantu

untuk melihat kondisi lalu lintas di sekitar pengendara. Keberadaan komponen-komponen tersebut sangat penting karena dapat membantu pengendara dalam mengendalikan kendaraan serta meningkatkan kewaspadaan terhadap situasi lalu lintas di sekitarnya.

Kendaraan yang memenuhi kelengkapan tersebut dapat membantu pengendara mengendalikan kendaraan dengan lebih baik serta meminimalkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sebaliknya, kendaraan yang tidak memenuhi syarat kelengkapan dapat meningkatkan risiko kecelakaan karena pengendara tidak memiliki sistem pendukung keselamatan yang memadai. Kelengkapan kendaraan merupakan salah satu faktor penting yang berperan dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas karena dapat meningkatkan kontrol pengendara terhadap kendaraan serta meningkatkan visibilitas di jalan.

Berdasarkan hasil analisis bivariat dalam penelitian ini diperoleh nilai p -value sebesar 0,004 ($p < 0,05$), yang menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kelengkapan berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Makassar Tahun 2026.

Secara teoritis, kecelakaan lalu lintas dapat dipengaruhi oleh tiga faktor utama yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Kelengkapan kendaraan termasuk dalam

faktor kendaraan yang memiliki peran penting dalam menunjang keselamatan berkendara. Kendaraan yang memenuhi syarat kelengkapan akan memberikan dukungan teknis bagi pengendara dalam mengendalikan kendaraan serta mengurangi potensi terjadinya kecelakaan. Sebaliknya, apabila kendaraan tidak memenuhi syarat kelengkapan, maka kemampuan pengendara dalam merespons situasi darurat di jalan dapat menjadi terbatas. Kondisi ini dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, terutama ketika pengendara berada pada situasi lalu lintas yang padat atau kondisi jalan yang kurang mendukung.

Berdasarkan pengamatan di lapangan dan hasil statistic kuesioner, sebagian pengendara ojek online masih menggunakan kendaraan yang belum sepenuhnya memenuhi syarat kelengkapan berkendara, seperti kaca spion yang tidak lengkap, lampu kendaraan yang kurang berfungsi dengan baik, atau klakson yang tidak optimal. Kondisi tersebut dapat mengurangi kemampuan pengendara dalam memantau situasi lalu lintas di sekitar kendaraan serta berkomunikasi dengan pengguna jalan lainnya. Selain itu, tingginya mobilitas kerja pengendara ojek online yang setiap hari berada di jalan raya dengan durasi kerja yang panjang juga meningkatkan paparan terhadap risiko kecelakaan. Oleh karena itu, kelengkapan

kendaraan menjadi salah satu faktor penting yang perlu diperhatikan untuk mendukung keselamatan kerja pengendara.

Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yudhistira et al. (2020) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kelengkapan sarana dan prasarana berkendara dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek online dengan nilai p-value sebesar 0,020 ($p < 0,05$). Penelitian tersebut menegaskan bahwa ketidaklengkapan perlengkapan keselamatan dan kondisi kendaraan yang tidak optimal dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan, karena komponen kendaraan memiliki fungsi penting dalam mendukung keselamatan pengendara di jalan raya.

4. Hubungan antara Atribut dalam Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026.

Atribut dalam berkendara merupakan perlengkapan keselamatan yang digunakan oleh pengendara untuk melindungi diri dari risiko cedera saat terjadi kecelakaan di jalan raya. Atribut keselamatan berkendara umumnya meliputi penggunaan helm standar, jaket, sarung tangan, sepatu, serta perlengkapan pelindung lainnya yang berfungsi untuk meminimalkan dampak cedera.

Penggunaan atribut keselamatan merupakan bagian penting dari konsep *safety riding* karena berperan sebagai bentuk perlindungan diri bagi pengendara ketika menghadapi berbagai potensi bahaya di jalan. Atribut tersebut berfungsi sebagai proteksi sekunder yang tidak secara langsung mencegah terjadinya kecelakaan, namun dapat mengurangi tingkat keparahan cedera apabila kecelakaan terjadi.

Berdasarkan hasil analisis bivariat pada penelitian ini diperoleh nilai p -value sebesar 0,169 ($p > 0,05$), yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kelengkapan atribut berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Makassar Tahun 2026.

Dari hasil pengamatan dan analisis statistik kuesioner, atribut keselamatan yang paling sedikit digunakan oleh pekerja ojek online adalah sarung tangan saat berkendara. Hal ini terlihat dari hasil penelitian yang menunjukkan bahwa sebanyak 61,7% pekerja tidak menggunakan sarung tangan saat berkendara. Rendahnya penggunaan sarung tangan ini kemungkinan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Berdasarkan hasil wawancara singkat dengan responden serta didukung oleh teori, sebagian besar pekerja ojek online merasa kurang nyaman dan tidak terbiasa menggunakan sarung tangan ketika berkendara. Selain

itu, kondisi cuaca di Kota Makassar yang cenderung panas juga menyebabkan pengendara merasa gerah saat menggunakan sarung tangan. Faktor lainnya adalah adanya anggapan bahwa sarung tangan bukan merupakan perlengkapan yang wajib digunakan saat berkendara. Oleh karena itu, sebagian pengendara lebih memprioritaskan penggunaan atribut yang dianggap lebih penting, seperti helm, dibandingkan dengan perlengkapan pelindung lainnya.

Sementara itu, atribut keselamatan yang paling banyak digunakan oleh pekerja ojek online adalah pelindung badan seperti jaket atau rompi saat berkendara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 86% responden menggunakan jaket atau rompi saat berkendara. Tingginya penggunaan atribut ini kemungkinan dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya karena jaket atau rompi merupakan atribut yang umumnya disediakan oleh perusahaan ojek online sebagai identitas resmi pengemudi. Selain berfungsi sebagai identitas kerja, penggunaan jaket juga memberikan kenyamanan tambahan bagi pengendara karena dapat melindungi tubuh dari panas matahari, angin, dan debu saat berada di jalan. Oleh karena itu, sebagian besar pengendara ojek online cenderung menggunakan atribut ini secara rutin ketika bekerja.

Namun demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan atribut keselamatan dalam berkendara tidak memiliki pengaruh langsung terhadap kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online. Meskipun sebagian pengendara telah menggunakan atribut keselamatan yang memenuhi standar, kecelakaan masih tetap terjadi. Hal ini dapat dipahami karena atribut keselamatan seperti helm, jaket, atau sarung tangan pada dasarnya tidak berfungsi untuk mencegah terjadinya kecelakaan, melainkan lebih berperan dalam melindungi tubuh dan mengurangi tingkat keparahan cedera ketika kecelakaan terjadi. Dengan kata lain, atribut keselamatan lebih bersifat sebagai perlindungan ketika kecelakaan sudah terjadi, bukan sebagai faktor utama yang menentukan terjadinya kecelakaan.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Jasmen Jasmen et al. (2020) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan signifikan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek online di Kota Medan dengan $p\text{-value } 0,000$ ($p < 0,05$). Penelitian tersebut menegaskan bahwa kelengkapan berkendara berperan dalam membentuk perilaku aman sehingga dapat menurunkan risiko kecelakaan. Perbedaan hasil ini kemungkinan disebabkan oleh perbedaan variabel dependen yang diteliti, dimana penelitian

tersebut berfokus pada perilaku safety riding, sedangkan penelitian ini berfokus langsung pada kejadian kecelakaan kerja.

Namun, penelitian ini sejalan dengan temuan Susanto & Akhmad (2020) yang menunjukkan bahwa atribut berkendara lebih dipengaruhi oleh kebiasaan dan perilaku berkendara, serta tidak berdiri sendiri sebagai faktor utama pencegah kecelakaan dengan nilai p-value sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa atribut keselamatan merupakan bagian dari sistem keselamatan yang saling berkaitan dengan kebiasaan dan perilaku pengendara.

5. Hubungan antara Peran Rekan Kerja dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026.

Peran rekan kerja merupakan bentuk dukungan sosial yang diberikan oleh sesama pekerja dalam lingkungan kerja, baik berupa dukungan informasi, motivasi, maupun pengingat terhadap penerapan perilaku kerja yang aman. Dalam konteks pekerjaan ojek online, peran rekan kerja dapat berupa saling mengingatkan untuk berkendara secara aman, mematuhi aturan lalu lintas, serta memperhatikan kondisi kendaraan sebelum digunakan.

Dukungan dari rekan kerja dapat memengaruhi sikap dan perilaku individu dalam menjalankan pekerjaannya, termasuk

dalam menerapkan prinsip keselamatan berkendara. Lingkungan kerja yang saling mendukung akan mendorong pekerja untuk lebih berhati-hati dan meningkatkan kesadaran terhadap keselamatan kerja di jalan raya.

Berdasarkan hasil analisis bivariat pada penelitian ini diperoleh nilai p -value sebesar 0,036 ($p < 0,05$), yang menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara peran rekan kerja dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online.

Berdasarkan hasil analisis kuesioner, bentuk dukungan rekan kerja yang paling sering terjadi adalah saling mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan. Hal ini menunjukkan bahwa antar pengendara ojek *online* masih terdapat kepedulian untuk saling mengingatkan mengenai kesiapan kendaraan sebelum memulai aktivitas berkendara. Pengingat tersebut biasanya berkaitan dengan kondisi rem, lampu, atau bagian kendaraan lainnya yang perlu dipastikan berfungsi dengan baik agar aman digunakan di jalan.

Dari hasil wawancara singkat kepada beberapa pekerja ojek *online*, bentuk dukungan tersebut umumnya terjadi ketika para pengendara ojek online berkumpul di lokasi tertentu saat menunggu pesanan, seperti di pinggir jalan, area parkir pusat perbelanjaan, pangkalan ojek online, maupun di warung atau

tempat istirahat yang biasa menjadi titik berkumpul pengemudi. Pada saat-saat tersebut, para pengendara biasanya saling berbincang mengenai aktivitas kerja sehari-hari, kondisi kendaraan, serta pengalaman berkendara di jalan. Melalui interaksi informal tersebut, rekan kerja seringkali memberikan pengingat atau saran terkait keselamatan berkendara, sehingga secara tidak langsung dapat meningkatkan kesadaran pengendara terhadap pentingnya menjaga kondisi kendaraan dan keselamatan saat bekerja di jalan.

Kondisi tersebut sejalan dengan teori yang menyatakan bahwa dukungan sosial dari rekan kerja merupakan salah satu faktor yang dapat memengaruhi perilaku individu dalam lingkungan kerja. Dukungan sosial dapat meningkatkan motivasi serta membentuk norma perilaku yang positif di dalam kelompok kerja, sehingga pekerja yang berada dalam lingkungan yang saling mengingatkan dan mendukung terkait keselamatan kerja akan lebih terdorong untuk menerapkan perilaku kerja yang aman. Sebaliknya, apabila dukungan sosial dari rekan kerja rendah, individu cenderung lebih mudah mengabaikan prosedur keselamatan karena tidak adanya kontrol sosial dari lingkungan kerja.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Annisaa & Dyah (2023) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara

peran rekan kerja dengan perilaku safety riding pada pengemudi ojek online di Komunitas Baung Sepat 77 dengan nilai p-value sebesar 0,020 ($p < 0,05$). Penelitian tersebut menjelaskan bahwa dukungan rekan kerja dapat menjadi faktor penguat (*reinforcing factor*) dalam membentuk perilaku keselamatan berkendara, karena adanya interaksi sosial yang mendorong kepatuhan terhadap prinsip safety riding.

Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Surya Atmaja et al. (2024) yang menemukan bahwa variabel peran rekan kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap perilaku safety riding dengan nilai signifikansi 0,616 ($p > 0,05$). Perbedaan hasil ini dapat dipengaruhi oleh perbedaan metode analisis, karakteristik pengendara ojek online, serta konteks lingkungan kerja yang berbeda. Pada penelitian tersebut, faktor individu seperti pengetahuan, sikap, dan persepsi risiko lebih dominan memengaruhi perilaku keselamatan dibandingkan faktor sosial.

D. Keterbatasan Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian mengenai faktor yang berhubungan antara perilaku safety riding dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek online di Kota Makassar, peneliti menyadari adanya beberapa kendala yang membatasi kesempurnaan hasil penelitian ini. Beberapa keterbatasan tersebut antara lain:

1. Peneliti mengalami kesulitan dalam menemukan pekerja ojek *online* dikarenakan kondisi cuaca yang sering tidak menentu selama proses pengumpulan data berlangsung. Cuaca yang tidak stabil, seperti hujan yang terjadi secara tiba-tiba, menyebabkan jumlah pengemudi ojek online menjadi berkurang sehingga peneliti mengalami kendala dalam menjangkau responden secara langsung.
2. Selain itu, keterbatasan waktu yang dimiliki oleh pekerja ojek online dalam menjalankan pekerjaannya juga menjadi kendala dalam proses pengisian kuesioner. Sebagian responden harus segera melanjutkan aktivitas bekerja untuk menerima pesanan melalui aplikasi sehingga waktu yang tersedia untuk berpartisipasi dalam penelitian menjadi terbatas.