

SKRIPSI

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN ANTARA PERILAKU
SAFETY RIDING DENGAN KECELAKAAN KERJA
PADA OJEK *ONLINE* DI KOTA MAKASSAR
TAHUN 2026**



Oleh:

**DHIYA FATHI GHASSANI GURANDI
14120220055**

**Skripsi ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk
Memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat**

**PEMINATAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR
2026**

PENGESAHAN TIM PENGUJI

"Faktor yang Berhubungan antara Perilaku Safety Riding dengan Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026"

Dhiya Fathi Ghassani Gurandi

14120220055

Telah diujikan pada tanggal 06 Maret 2026
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji

Ketua : Dr. Nur Ulmy Mahmud, SKM., M.Kes.

(.....)

Anggota : Dr. Sumiaty, SKM., M.Kes.

(.....)

Anggota : Mansur Sididi, SKM., M.Kes.

(.....)

Anggota : Ayu Puspitasari, SKM., M.Kes.

(.....)

Makassar, 09 Maret 2026
Fakultas Kesehatan Masyarakat

Dekan,



Prof. Dr. Suharni, S.Pd., M.Kes.

PERSETUJUAN

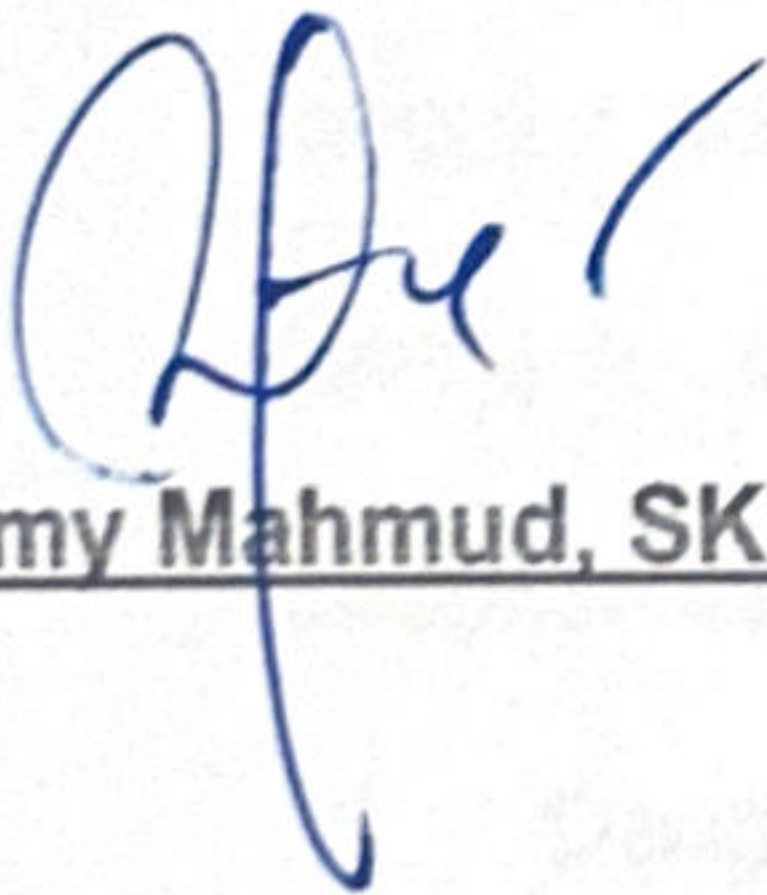
Skripsi ini telah dipertahankan dihadapan tim penguji ujian skripsi dan disetujui untuk diperbanyak sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muslim Indonesia.

Makassar, 9 Maret 2026

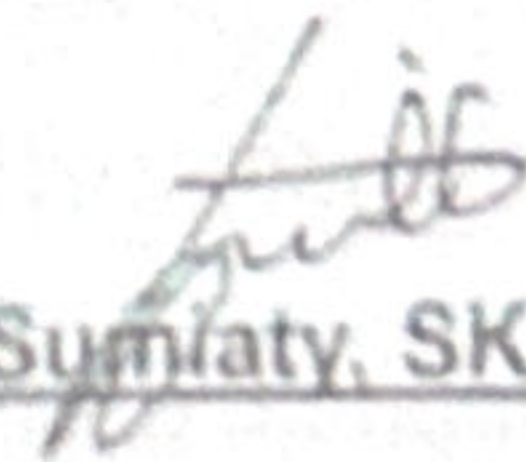
Tim Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II



Dr. Nur Ulmy Mahmud, SKM., M.Kes



Dr. Sumiaty, SKM., M.Kes

Diketahui,
Wakil Dekan I



Dr. Sundari, S.ST., MPH.H.

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya kepada penulis sehingga penyusunan skripsi ini dengan judul “Faktor yang Berhubungan antara Perilaku *Safety Riding* dengan Kecelakaan Kerja pada Ojek *Online* di Kota Makassar Tahun 2026” dapat diselesaikan sebagai salah satu syarat menyelesaikan Pendidikan di Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat (FKM), Universitas Muslim Indonesia.

Tidak lupa pula penulis kirimkan sholawat dan salam kepada teladan dan junjungan kita Rasulullah Nabi Muhammad SAW, sebagai suri tauladan bagi umat dalam segala aspek kehidupan. Sehingga menjadi motivasi bagi penulis dalam menuntut ilmu. Sebagai pemula, penulis sangat menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, segala kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi menyempurnakan skripsi ini di masa mendatang.

Dengan penuh rasa syukur penulis mempersembahkan skripsi ini sebagai ungkapan cinta dan terima kasih yang tak terhingga kepada orang tua tercinta, Ayahanda Gurandi, cinta pertama dan sosok pelindung dalam hidup penulis, serta Ibunda Rasymi Rasyid dan Ibunda Widya Astuti, perempuan-perempuan hebat yang selalu memeluk penulis dengan doa, kasih sayang, dan ketulusan tanpa batas. Terima kasih atas setiap pengorbanan, air mata, perjuangan, serta semangat yang tiada henti

diberikan, hingga penulis mampu bertahan, bangkit, dan sampai pada titik ini dalam meraih cita-cita. Semoga setiap langkah dan keberhasilan ini menjadi bagian dari kebahagiaan dan kebanggaan untuk Ayah dan kedua Ibu tercinta.

Teruntuk adik-adik tercinta, Rafhanah Qurratu'Aini Gurandi dan Ghiffary Muhammad Gurandi, terima kasih atas dukungan moral, doa, dan keceriaan yang selalu kalian hadirkan setiap hari. Kehadiran kalian menjadi sumber semangat, penguat saat penulis merasa lelah, serta pengingat untuk terus berjuang menyelesaikan studi ini hingga tuntas.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Mansyur Ramly, SE., MS selaku ketua Pembina Yayasan Wakaf Universitas Muslim Indonesia.
2. Ibu Prof. Dr. Hj. Masrurah Mochtar, MA, selaku ketua Yayasan Wakaf Universitas Muslim Indonesia.
3. Bapak Prof. Dr. H. Hambali Thalib, SH., MH, selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia.
4. Ibu Prof. Dr. Suharni A. Fachrin, S.Pd., M.Kes, selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muslim Indonesia.
5. Ibu Dr. Sundari, S.ST., MPH selaku Wakil Dekan I, Bapak Prof. Dr. Muhammad Ikhtiar, SKM., M.Kes selaku Wakil Dekan II, Bapak Dr.

Andi Surahman Batara, SKM., M.Kes selaku Wakil Dekan III, dan Bapak Dr. dr. H. M. Khidri Alwi, M.Kes. M.Ag selaku Wakil Dekan VI Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muslim Indonesia.

6. Bapak Mansur Sididi, SKM., M.Kes, selaku penguji I dan Ketua Program Studi dan juga Ibu Ayu Puspitasari, SKM., M.Kes, selaku penguji II dan Sekretaris Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muslim Indonesia.
7. Ibu Dr. Nur Ulmy Mahmud, SKM., M.Kes. selaku pembimbing I dan Ibu Dr. Sumiaty, SKM., M.Kes. selaku pembimbing II yang banyak meluangkan waktunya dalam memberikan bimbingan, kritik, saran, motivasi, dan sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan.
8. Bapak/Ibu Dosen Pengajar dan Staff Fakultas Kesehatan Masyarakat yang telah memberikan banyak bekal ilmu dan pelajaran kepada peneliti selama menempuh pendidikan.
9. Kepada sahabat seperjuangan Andi Batari Salsabila dan Nur Hikmah, terima kasih telah menjadi rumah di tengah lelahnya proses ini. Terima kasih karena selalu menjadi penguat dan pengingat bahwa perjuangan ini tidak dijalani sendirian. Kebersamaan, doa, tawa, dan air mata yang kita lewati bersama akan selalu menjadi bagian berharga dalam perjalanan ini.
10. Kepada sahabat kandung saya, Nurul Fauziyah Faruq, yang telah menemani perjalanan penulis sejak bangku SMP. Terima kasih karena selalu percaya bahwa suatu hari momen ini akan benar-benar datang.

Dulu kita hanyalah dua anak kelas 9 yang sering dipenuhi *overthinking* tentang masa depan, saling bercerita dan berandai-andai mengenai jurusan apa yang akan kita pilih dan bagaimana hidup akan berjalan nanti. Namun hari ini, ketika penulis menuliskan kalimat ini, rasanya hampir sulit dipercaya bahwa apa yang dahulu hanya menjadi doa dan harapan yang kita panjatkan bersama, kini perlahan menjadi kenyataan: kita sampai pada titik lulus dari bangku perkuliahan. Terima kasih telah menjadi bagian dari perjalanan panjang ini.

11. Untuk Aish Shakilah, Haura Hanan dan Ariani Dinda, terima kasih telah menjadi pendengar yang tulus dan selalu memberikan dukungan serta semangat kepada penulis. Kehadiran kalian menjadi salah satu alasan penulis mampu bertahan dan terus melangkah hingga sampai pada titik ini.
12. Sebagai penutup, saya ingin menyampaikan rasa bangga dan penghargaan yang tulus kepada diri saya sendiri. Terima kasih telah berjuang sejauh ini, bertahan dalam segala kesulitan, dan tetap melangkah meski terkadang ingin menyerah. Terima kasih sudah terus belajar, mencoba, dan bangkit setiap kali terjatuh. Untuk setiap usaha yang mungkin tak terlihat dan setiap kekuatan yang lahir dari proses yang tidak mudah, terima kasih.

DAFTAR ISI

SKRIPSI	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR SINGKATAN.....	x
DAFTAR ISTILAH	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
RINGKASAN	1
BAB I PENDAHULUAN	3
A. Latar Belakang	3
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kerja	13
B. Tinjauan Umum Tentang Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)	28
C. Tinjauan Umum Tentang Pengendara Ojek Online	44
D. Hubungan Perilaku <i>Safety Riding</i> Dengan Kecelakaan Kerja Pada Ojek <i>Online</i>	52
E. Tabel Sintesa	55
F. Kerangka teori	60
BAB III KERANGKA KONSEP	61
A. Dasar Pemikiran Variable Yang Diteliti	61
B. Kerangka Konsep	66
C. Hipotesis	66
D. Definisi Operasional dan Kriteria Objektif	68
BAB IV METODE PENELITIAN	76
A. Jenis Penelitian	76
B. Lokasi Penelitian	76

C. Populasi	77
D. Sampel.....	77
E. Besar Sampel	78
F. Cara Pengambilan Sampel	79
H. Sumber Data.....	81
I. Pengelolaan dan Analisis Data	82
J. Penyajian Data.....	83
K. Langkah-Langkah Penelitian	83
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	84
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitions	84
B. Hasil Penelitian	86
C. Pembahasan.....	107
D. Keterbatasan Penelitian.....	126
BAB IV PENUTUP.....	128
A. Kesimpulan	128
B. Saran	129
DAFTAR PUSTAKA.....	131
LAMPIRAN	137

DAFTAR TABEL

No. Table	Judul	Halaman
5.1	Distribusi Responden Berdasarkan Umur Pengendara.....	87
5.2	Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	87
5.3	Distribusi Responden Berdasarkan Pengetahuan.....	88
5.4	Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel Pengetahuan Safety Riding pada Pengendara Ojek	88
5.5	Distribusi Responden Berdasarkan Sikap dalam Berkendara (Safety Riding) Pengendara Ojek....	91
5.6	Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel Sikap dalam Berkendara (Safety Riding) pada Pengendara Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026	92
5.7	Distribusi Responden Berdasarkan Kelengkapan Berkendara Pengendara Ojek Online di Kota.....	95
5.8	Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel Kelengkapan Berkendara pada Pengendara Ojek Online	95
5.9	Distribusi Responden Berdasarkan Atribut dalam Berkendara Pengendara Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026	96
5.10	Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel Atribut dalam Berkendara pada Pengendara Ojek Online di Kota.....	97
5.11	Distribusi Responden Berdasarkan Peran Rekan Kerja Pengendara Ojek Online di Kota Makassar.....	98
5.12	Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel Peran	98
5.13	Distribusi Responden Berdasarkan Riwayat Kecelakaan Kerja Pengendara Ojek Online di Kota Makassar	100
5.14	Distribusi Frekuensi Jawaban Responden pada Variabel Riwayat Kecelakaan Kerja pada	100

	Pengendara Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026	
5.15	Hubungan antara Pengetahuan Safety Riding dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026	101
5.16	Hubungan antara Sikap dalam Berkendara (Safety Riding) dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online	102
5.17	Hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online.....	103
5.18	Hubungan antara Atribut dalam Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online	104
5.19	Hubungan antara Peran Rekan Kerja dengan Kejadian	104

DAFTAR SINGKATAN

APD	: Alat Pelindung Diri
ASEAN	: Association of Southeast Asian Nations
BPS	: Badan Pusat Statistik
DPMPTSP	: Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu
FKM	: Fakultas Kesehatan Masyarakat
ILO	: International Labour Organization
K3	: Kesehatan dan Keselamatan Kerja
Korlantas	: Korps Lalu Lintas
Permenhub	: Peraturan Menteri Perhubungan
PP	: Peraturan Pemerintah
PDB	: Produk Domestik Bruto
SIM	: Surat Izin Mengemudi
SOP	: Standar Operasional Prosedur
SNI	: Standar Nasional
STNK	: Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
UU	: Undang-Undang
WHO	: World Health Organization

DAFTAR ISTILAH

Analisis Bivariat	:Analisis statistik yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel penelitian.
Cross Sectional Study	:Desain penelitian observasional yang dilakukan pada satu waktu tertentu untuk melihat hubungan antar variabel.
Driver	:Pengemudi ojek online yang terdaftar dan aktif pada aplikasi transportasi berbasis daring.
Kecelakaan Kerja	:Peristiwa yang tidak diinginkan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk saat perjalanan menuju dan dari tempat kerja yang menimbulkan cedera atau kerugian.
Kelengkapan Kendaraan	:Kondisi dan komponen teknis kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan laik jalan sesuai peraturan perundang-undangan.
Near Miss	:Kejadian hampir celaka yang tidak menimbulkan cedera tetapi berpotensi menyebabkan kecelakaan.
Ojek Online	:Layanan transportasi roda dua berbasis aplikasi digital yang mempertemukan pengemudi dan penumpang melalui sistem daring.
Perilaku Safety Riding	:Serangkaian tindakan dan kebiasaan berkendara yang menekankan keselamatan diri, penumpang, dan pengguna jalan lain melalui kepatuhan terhadap aturan lalu lintas serta penggunaan perlengkapan keselamatan.
Unsafe Action	:Tindakan tidak aman yang dilakukan individu sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.
Unsafe Condition	:Kondisi lingkungan atau peralatan yang tidak aman dan berpotensi menyebabkan kecelakaan.
Driver	Pengemudi ojek online yang terdaftar dan aktif pada aplikasi transportasi berbasis daring.
Kecelakaan Kerja	:Peristiwa yang tidak diinginkan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk saat perjalanan menuju dan dari tempat kerja yang menimbulkan cedera atau kerugian.

DAFTAR LAMPIRAN

- | | |
|--------------------|--|
| Lampiran 1 | SK Pembimbing |
| Lampiran 2 | Kuesioner Penelitian |
| Lampiran 3 | Mater Tabel Penelitian |
| Lampiran 4 | Output Hasil |
| Lampiran 5 | Surat Permohonan Izin Penelitian dari FKM UMI |
| Lampiran 6 | Surat Permohonan Izin Penelitian dari DPMPTSP Kota
Makassar |
| Lampiran 7 | Surat Pernyataan Kode Etik Penelitian |
| Lampiran 8 | Surat Keterangan Lulus Plagiasi |
| Lampiran 9 | Surat Pernyataan Keaslian Data |
| Lampiran 10 | Dokumentasi Penelitian |
| Lampiran 11 | Riwayat Hidup Penulis |

RINGKASAN

**Universitas Muslim Indonesia
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Program Studi Kesehatan Masyarakat
Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja
Hasil Penelitian**

**Dhiya Fathi Ghassani Gurandi
14120220055**

“Faktor yang Berhubungan antara Perilaku *Safety Riding* dengan Kecelakaan Kerja Pada Ojek *Online* di Kota Makassar Tahun 2026”

Diperkirakan sekitar 1,19 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di dunia, dengan sebagian besar korban merupakan pengendara sepeda motor di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas juga menimbulkan dampak ekonomi yang besar hingga mencapai sekitar 3% dari Produk Domestik Bruto (PDB), termasuk di kota besar seperti Makassar yang memiliki mobilitas kendaraan roda dua yang tinggi. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor yang berhubungan antara perilaku *safety riding* dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Makassar Tahun 2026.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional study*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengendara ojek online di Kota Makassar dengan jumlah sampel sebanyak 107 responden. Metode analisis data menggunakan analisis univariat dan analisis bivariat dengan uji chi-square. Instrumen penelitian yang digunakan adalah kuesioner.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa dari 107 responden terdapat responden yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 72 orang (67,3%) dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 35 orang (32,7%). Ada hubungan antara pengetahuan dalam berkendara dengan kecelakaan kerja yaitu ($p=0,001 < \alpha=0,05$). Ada hubungan antara sikap dalam berkendara dengan kecelakaan kerja yaitu ($p=0,012 < \alpha=0,05$). Tidak ada hubungan antara kelengkapan kendaraan dengan kecelakaan kerja yaitu ($p=0,169 > \alpha=0,05$). Ada hubungan antara kelengkapan atribut keselamatan (APD) dengan kecelakaan kerja yaitu ($p=0,002 < \alpha=0,05$). Ada hubungan antara peran rekan kerja dengan kecelakaan kerja yaitu ($p=0,036 < \alpha=0,05$).

Kesimpulan dari penelitian ini yaitu terdapat hubungan antara pengetahuan, sikap, kelengkapan atribut keselamatan, dan peran rekan kerja dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Makassar Tahun 2026, sedangkan kelengkapan kendaraan tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja. Disarankan agar dilakukan

peningkatan edukasi safety riding, penguatan penggunaan APD, serta dukungan antar rekan kerja untuk menekan angka kecelakaan kerja pada pengemudi ojek online.

Daftar Pustaka: 42 (2020–2025)

Kata Kunci: Safety Riding, Kecelakaan Kerja, Ojek Online, Pengetahuan, Sikap.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Diperkirakan 1,19 juta orang dinyatakan meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas, dengan lebih dari separuh korban merupakan kelompok pengguna jalan yang memiliki tingkat kerentanan tinggi, seperti pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara sepeda motor, terutama di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, menurut *World Health Organization* (WHO). Di negara-negara berkembang, termasuk Indonesia, dampak kecelakaan lalu lintas tidak hanya terbatas pada kematian, tetapi juga menimbulkan beban ekonomi yang signifikan, seperti kerugian yang dapat mencapai 3% dari Produk Domestik Bruto (PDB), sehingga diperlukan peningkatan kesadaran serta penerapan perilaku berkendara yang bertanggung jawab untuk menekan risiko dan konsekuensi negatif (WHO, 2023). Permasalahan kecelakaan lalu lintas ini tidak hanya menjadi isu global, tetapi juga merupakan tantangan serius di berbagai kawasan, termasuk Asia Tenggara.

Pada negara-negara berkembang, penerapan keselamatan berkendara menghadapi tantangan yang lebih besar akibat pertumbuhan kendaraan bermotor yang meningkat cepat, sementara kesiapan infrastruktur dan sistem penegakan hukum belum memadai. Rendahnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, minimnya edukasi

keselamatan, serta keterbatasan fasilitas jalan seperti marka, penerangan, dan ruang keselamatan turut memperburuk risiko kecelakaan. Sepeda motor yang menjadi moda transportasi paling umum di negara berkembang menjadikan pengendaranya kelompok yang paling rentan. Kondisi ini menunjukkan bahwa penguatan perilaku safety riding sangat diperlukan, tidak hanya melalui regulasi, tetapi juga melalui peningkatan kesadaran dan budaya keselamatan di masyarakat.

Negara di Kawasan Asia Tenggara pada 2024 masih bergulat dengan masalah substansial terkait keselamatan lalu lintas. Angka kematian akibat lalu lintas di Thailand cukup tinggi, dengan sekitar 18.000 korban jiwa per tahun akibat kecelakaan (Asian Transport Observatory et al., 2025) Di Vietnam, tercatat sekitar 21.532 insiden lalu lintas, yang menyebabkan 9.954 kematian selama tahun 2024 (The Saigon Times, 2025). Dari Januari hingga Oktober 2024, Malaysia mencatat 532.125 kecelakaan dan 5.364 kematian (Lim, 2024). Data tersebut menggarisbawahi bahwa keselamatan jalan masih menjadi masalah serius bagi kawasan ASEAN, dan Indonesia menghadapi kesulitan serupa, tetapi dalam skala yang lebih besar. Kondisi tersebut juga tercermin di Indonesia, yang menghadapi angka kecelakaan yang tidak kalah tinggi.

Berdasarkan data tahun 2024 yang dirilis oleh Kepolisian Nasional Indonesia dan disampaikan oleh Inspektur Jenderal Aan

Suhanan, Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas yang tercatat dari Januari hingga Desember 2024 mencapai 1.150.000 kasus. Angka ini menunjukkan lonjakan yang sangat besar, sekitar delapan kali lipat dari dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya 152.000 kasus. Kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2024 menyebabkan kematian 27.000 orang, yang berarti sekitar 3 hingga 4 kematian setiap 60 menit. Hal ini menegaskan pentingnya peningkatan angka pencegahan untuk mengurangi bahaya dan akibat kecelakaan di jalan (Korlantas Porli, 2024).

Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan mencatat sebanyak 7.150 kasus kecelakaan lalu lintas, yang mengakibatkan 896 kematian dan 326 kasus luka berat pada periode Januari hingga akhir Oktober 2024. Di antara semua jenis kendaraan yang terlibat, sepeda motor adalah yang paling sering terlibat dalam kecelakaan (Admin Lintas, 2024). Hal ini menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor masih menjadi kelompok utama yang terlibat dalam kecelakaan di wilayah tersebut.

Selain digunakan sebagai alat transportasi pribadi, sepeda motor juga menjadi moda transportasi yang digunakan dalam pekerjaan, salah satunya pada layanan transportasi berbasis daring atau ojek *online*. Pertumbuhan layanan ojek *online* di Indonesia meningkat pesat dalam beberapa tahun belakangan seiring dengan meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat di wilayah perkotaan.

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa sektor transportasi dan pergudangan yang di dalamnya termasuk layanan ojek *online* mengalami peningkatan tenaga kerja sebesar 5,34% pada tahun 2023, menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek *online* semakin banyak diminati (BPS, 2023). Selain itu, Kementerian Perhubungan menjelaskan bahwa ojek *online* merupakan kelompok pengendara motor dengan tingkat paparan risiko yang lebih tinggi karena durasi mengemudi yang panjang, mobilitas tinggi, dan tuntutan kecepatan dalam pelayanan. Hal ini menempatkan pengemudi ojek *online* sebagai bagian dari kelompok pengendara motor yang memerlukan perhatian khusus dalam aspek keselamatan berkendara.

Seiring dengan meningkatnya jumlah pengemudi dan pengguna ojek *online*, aspek keselamatan berkendara menjadi perhatian penting yang tidak dapat diabaikan. Di era modern saat ini, penggunaan layanan ojek *online* semakin populer karena tingginya kebutuhan mobilitas masyarakat umum. Dengan demikian, maka setiap pengemudi ojek *online* memiliki kewajiban yang cukup besar untuk melindungi diri mereka sendiri dan penumpang mereka selama setiap perjalanan artinya aspek keselamatan selama perjalanan saat menjadi perhatian yang tidak boleh diabaikan. Namun, tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor, termasuk pengemudi ojek *online*, merupakan masalah mendesak yang harus ditangani segera

Bagi pengandara ojek *online*, kecelakaan lalu lintas yang alami mereka dapat dianggap sebagai kecelakaan pekerjaan. Beragam teori menjelaskan penyebab kecelakaan kerja, salah satunya adalah teori tiga faktor utama, yang mengatakan bahwa kecelakaan kerja terjadi akibat tiga faktor utama, yaitu manusia, peralatan, dan lingkungan kerja. Diketahui bahwa pengandara ojek *online* umumnya sudah dilengkapi dan memanfaatkan alat yang sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan oleh perusahaan penyedia layanan. Namun, faktor manusia dan lingkungan kerja tetap menjadi risiko potensial yang dapat memicu kecelakaan, seperti perilaku *safety riding* (Joddy et al., 2022).

Safety driving atau perilaku berkendara berbasis keterampilan (*Skill-Based Driving*) menekankan kemampuan teknis, keamanan, efisiensi, dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, yang semuanya didukung oleh rasa tanggung jawab yang tinggi. Prinsip ini sejalan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Penggyna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat mengatur ketentuan mengenai penerapan *safety riding* bagi pengemudi ojek *online*. Di samping itu, dalam konsep *safety riding* pengemudi diwajibkan memastikan kelengkapan kendaraan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, seperti pengguna kaca spion pada kedua sisi, membawa STNK, memakai helm, menyalakan lampu kendaraan, serta menaati peraturan lalu

lintas yang berlaku. Penerapan prinsip ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan (Chelia et al., 202).

Beberapa studi menunjukkan bahwa penerapan *safety riding* memiliki efek yang positif pada perilaku pengendara sepeda motor dan dapat menjadi strategi yang efektif dalam menurunkan tingkat kecelakaan di antara pengemudi ojek *online* yang menuntut kewaspadaan tinggi, seperti target pendapatan, jam kerja panjang, kondisi jalan yang padat, serta perilaku konsumen yang beragam. Situasi ini dapat memengaruhi tingkat fokus dan konsentrasi saat berkendara. Oleh karena itu, penerapan prinsip *safety riding* menjadi sangat penting untuk mencegah kecelakaan. *Safety riding* mencakup kesiapan kondisi kendaraan, kedisiplinan dalam mematuhi aturan lalu lintas, penggunaan alat pelindung diri, serta kesadaran terhadap potensi bahaya di jalan.

Data Survei Kota Makassar tahun 2024, terdapat sekitar 10.000 pengemudi ojek *online* yang aktif beroperasi di wilayah Makassar, yang terdiri atas 41% pengemudi Grab, 39% pengemudi Gojek, dan 20% pengemudi Maxim, dengan jam operasional dan pola sebaran yang berbeda-beda sesuai kebutuhan mobilitas masyarakat. Kelompok pengendara ojek *online* ini diketahui memiliki tingkat risiko kecelakaan yang cukup tinggi (Sudirman et al., 2024). Pada tahun 2022, penelitian dengan desain *cross-sectional* yang melibatkan 384

pengemudi ojek *online* di Kota Makassar menemukan bahwa sekitar 57% atau 220 responden pernah mengalami kecelakaan saat bekerja (Yahya, 2023).

Pada tahun 2023, terjadi kecelakaan yang melibatkan pengendara ojek *online* dengan kendaraan berat di sekitar Simpang Lima Bandara Makassar yang mengakibatkan korban meninggal dunia (MediaBUMN, 2023). Selanjutnya, pada tahun 2024, terjadi kecelakaan di Jalan Perintis Kemerdekaan yang menewaskan pengemudi ojek *online* setelah menabrak truk yang sedang berhenti (M. Nur, 2024). Rangkaian kejadian tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan pada pengemudi ojek *online* bersifat berulang dan belum tertangani secara optimal, sehingga memerlukan perhatian khusus terkait keselamatan berkendara dan kondisi kerja pengemudi.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* merupakan masalah yang terjadi secara berulang dan menunjukkan adanya kesenjangan antara pengetahuan serta penerapan perilaku keselamatan berkendara di lapangan. Meskipun panduan dan fasilitas keselamatan telah tersedia, perilaku *safety riding* yang belum optimal masih menjadi faktor yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan di jalan raya. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk menganalisis hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kecelakaan kerja pada driver ojek *online* di Kota Makassar Tahun

2026. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam memberikan rekomendasi strategis untuk meningkatkan keselamatan kerja pengemudi ojek *online*, mendukung kesejahteraan pekerja transportasi berbasis daring, serta memperkuat kebijakan keselamatan transportasi perkotaan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
2. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan sikap dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
3. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan kendaraan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
4. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan atribut (APD) dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?
5. Apakah terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan peran rekan kerja dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dibagi menjadi tujuan umum dan tujuan utama.

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor yang berhubungan antara perilaku *safety riding* dan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
- b. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan sikap dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
- c. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan kendaraan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
- d. untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan atribut dalam berkendara (APD) kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

- e. Untuk mengetahui hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan peran rekan kerja dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini dilakukan adalah sebagai berikut.

1. Manfaat Praktis

Sebagai media penyampaian masukan bagi pengendara ojek *online* di Kota Makassar untuk meningkatkan kesadaran dan penerapan perilaku *safety riding* untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dan keselamatan berkendara

2. Manfaat Teoritis

Bahan informasi tentang keselamatan berkendara dan dapat dijadikan rujukan bagi penelitian selanjutnya yang membahas hubungan perilaku *safety riding* dan kecelakaan kerja.

3. Manfaat Bagi Peneliti

Sarana mengaplikasikan ilmu dalam bidang perkuliahan dan sebagai sarana mengembangkan pengetahuan di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja khususnya tentang keselamatan berkendara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kerja

1. Definisi Kecelakaan Kerja

Kecelakaan adalah peristiwa yang tidak diinginkan dan tidak terduga yang berhubungan dengan dengan aktivitas kerja, yang dapat menimbulkan kerugian, baik berupa lcedera fisik, masalah kesehatan, maupun kehilangan nyawa. *International Labour Organization* (ILO) menjelaskan kecelakaan kerja sebagai insiden yang berlangsung selama aktivitas kerja yang menyebabkan cedera atau penyakit pada tenaga kerja (ILO, 1996). Hal ini menekankan bahwa kecelakaan kerja tidak hanya diakibatkan oleh kejadian yang mendadak seperti terjatuh atau ditimpa barang, tetapi juga bisa disebabkan oleh paparan berbahaya dalam waktu yang lama seperti bahan kimia, kebisingan, atau getaran yang berlangsung terus-menerus (Rukayah & Lupita, 2020).

Menurut World Health Organization (WHO), kecelakaan kerja merupakan kejadian yang menyebabkan cedera, penyakit, atau dampak kesehatan lainnya yang timbul akibat paparan bahaya di lingkungan kerja atau situasi kerja tertentu. Kecelakaan kerja juga tidak hanya dipandang sebagai insiden mendadak, tetapi juga mencakup masalah kesehatan yang muncul secara bertahap akibat lingkungan kerja yang tidak aman (WHO, 2023).

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2015, kecelakaan kerja bukan hanya kejadian yang terjadi di dalam area tempat kerja saja, tetapi juga termasuk kecelakaan yang dialami saat pekerja berangkat menuju tempat kerja atau pulang ke rumah melalui jalur yang biasa dilalui (Multi & Mochamad, 2020). Artinya, perlindungan terhadap kecelakaan kerja bersifat menyeluruh, mencakup aktivitas pekerja yang masih terkait dengan pekerjaannya. Dengan definisi ini, pemerintah menegaskan bahwa kecelakaan kerja dapat terjadi di lokasi kerja maupun di perjalanan, dan keduanya tetap menjadi tanggung jawab perlindungan jaminan sosial tenaga kerja. Dengan demikian, ini memberikan rasa aman lebih besar bagi pekerja karena risiko yang mungkin terjadi selama bekerja atau saat dalam perjalanan pun tetap dijamin (Notoatmodjo, 2020).

Keputusan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia Nomor KEP-150/MEN/1999 memberikan definisi yang lebih spesifik mengenai kecelakaan kerja. Dalam peraturan ini, kecelakaan kerja dijelaskan sebagai kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul akibat hubungan kerja, serta kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan dari rumah ke tempat kerja atau sebaliknya melalui jalan yang biasa dilalui. Hal ini memperluas cakupan kecelakaan kerja, karena tidak hanya membatasi definisi pada kejadian yang terjadi di lingkungan kerja,

tetapi juga mencakup perjalanan pekerja. Dengan demikian, perlindungan jaminan sosial tenaga kerja juga diberikan untuk kejadian kecelakaan yang terjadi sebelum atau setelah pekerja berada di lokasi kerja (Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia, 1999).

Definisi kecelakaan kerja menggambarkan suatu peristiwa yang tidak diinginkan yang terjadi dalam aktivitas pekerjaan, bersifat berulang, dan dapat menimbulkan cedera, kerugian materi, maupun gangguan kesehatan. Meskipun demikian, kecelakaan kerja dapat dicegah melalui pembelajaran, peningkatan keterampilan, dan penerapan prosedur keselamatan secara konsisten (Nusa et al., 2021) :

a. Teori heinrich (teori domino)

Pada teori ini dijelaskan bahwa kecelakaan terjadi melalui rangkaian kejadian yang saling berkaitan, diibaratkan seperti deretan domino yang jatuh secara berurutan. Heinrich menyebutkan bahwa kelalaian, kesalahan individu, kondisi lingkungan yang tidak aman, sikap yang berisiko, kejadian kecelakaan, cedera, dan kerugian merupakan rangkaian faktor yang saling memengaruhi. Teori ini menekankan dua penyebab utama kecelakaan yaitu *unsafe condition* dan *unsafe action*. Kondisi tidak aman (*unsafe condition*) berkaitan dengan lingkungan kerja yang berbahaya seperti pencahayaan buruk,

suhu ekstrem, bau menyengat, atau tata ruang yang tidak ergonomis. Tindakan tidak aman (unsafe action) mencakup perilaku pekerja yang berisiko seperti tidak menggunakan APD, tidak mengikuti SOP, melakukan metode kerja yang salah, atau bekerja dalam kondisi tidak layak. Kedua faktor ini secara bersamaan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan kerja.

b. Teori ferrel

Teori ini menjelaskan bahwa kelalaian pekerja menjadi penyebab dominan dalam rangkaian kecelakaan kerja. Ferrel berpendapat, antara lain:

- 1) Beban kerja berlebihan, yaitu kondisi ketika tuntutan pekerjaan melampaui kapasitas pekerja. Beban kerja dihitung dari akumulasi tanggung jawab ditambah tekanan lingkungan. Faktor internal seperti stres dan kondisi emosional serta faktor eksternal seperti instruksi yang tidak jelas dapat memperburuk keadaan.
- 2) Mengabaikan standar keselamatan menyebabkan pekerja merespons situasi kerja secara tidak tepat sehingga meningkatkan risiko kecelakaan.
- 3) Kurangnya pengetahuan dan pelatihan membuat pekerja tidak mampu melakukan tindakan yang benar dalam situasi berbahaya sehingga menghasilkan aktivitas kerja yang tidak tepat dan tidak aman.

c. Teori *multiple causation*

Menurut teori ini, kecelakaan kerja terjadi bukan karena satu penyebab tunggal, tetapi merupakan hasil kombinasi dari berbagai faktor yang saling berinteraksi. Faktor tersebut meliputi perbuatan tidak aman, kondisi lingkungan yang tidak aman, dan situasi kerja yang tidak mendukung keselamatan. Oleh karena itu, pencegahan kecelakaan harus dilakukan secara komprehensif dengan memperhatikan semua potensi bahaya yang mungkin muncul.

d. Teori tiga faktor utama (*three main factor theory*)

Teori ini menjelaskan bahwa kecelakaan dipengaruhi oleh tiga kelompok faktor utama. Faktor manusia mencakup usia, jenis kelamin, penggunaan APD, tingkat pendidikan, sikap, dan kepatuhan terhadap aturan keselamatan. Faktor lingkungan mencakup kebisingan, suhu, kualitas penerangan, dan kondisi lantai yang licin. Faktor peralatan mencakup kondisi mesin, tingkat perawatan, kelayakan alat kerja, dan ketersediaan alat pengaman. Ketiga faktor tersebut dapat saling berkaitan dan secara bersama-sama memengaruhi kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja.

Berdasarkan berbagai definisi dan teori tersebut, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja adalah insiden yang berhubungan langsung dengan kondisi serta lingkungan tempat

bekerja, termasuk kegiatan yang masih berkaitan dengan hubungan kerja seperti perjalanan dari dan menuju lokasi kerja. Perlindungan terhadap kecelakaan kerja tidak hanya fokus pada penanganan setelah insiden terjadi, tetapi juga pada langkah-langkah pencegahan untuk mengurangi potensi kecelakaan (Fauziah & Shomad, 2022). Oleh karena itu, sangat penting untuk memahami faktor-faktor yang dapat memicu terjadinya kecelakaan kerja, baik yang berasal dari kondisi di tempat kerja maupun dari perilaku pekerja itu sendiri. Pemahaman tentang faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja akan menjadi dasar dalam menyusun strategi pencegahan, penerapan K3, serta menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat.

2. Klasifikasi Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja dapat dibedakan menjadi beberapa kategori berdasarkan tingkat keparahan dampaknya. Pengelompokan ini penting dilakukan untuk menentukan prioritas penanganan, pelaporan, dan upaya pencegahan di lingkungan kerja. Alexander et al. (2020) membagi kecelakaan kerja ke dalam empat klasifikasi utama:

a. Kecelakaan Fatal

Kecelakaan fatal adalah kejadian yang mengakibatkan pekerja meninggal dunia, baik terjadi saat kejadian maupun berselang beberapa waktu setelah insiden berlangsung sepanjang penyebabnya masih berhubungan dengan pekerjaan.

Kategori ini memiliki tingkat keparahan tertinggi dan menuntut perhatian serius karena berdampak langsung pada hilangnya nyawa pekerja.

b. Kecelakaan Berat

Kecelakaan berat merupakan kejadian yang menyebabkan cedera serius seperti patah tulang, amputasi, luka bakar berat, atau kondisi yang menimbulkan kecacatan permanen. Pekerja yang mengalami kecelakaan berat biasanya memerlukan perawatan medis intensif dan tidak dapat kembali bekerja dalam waktu yang lama. Kategori ini mencerminkan tingginya risiko bahaya di lingkungan kerja dan perlunya pengendalian keselamatan yang lebih ketat.

c. Kecelakaan Sedang

Kecelakaan sedang adalah kejadian yang menyebabkan cedera sehingga pekerja membutuhkan perawatan medis dan tidak dapat bekerja selama lebih dari dua hari. Cedera yang termasuk kategori ini dapat berupa luka robek, luka memar parah, atau insiden lain yang memerlukan tindak medis lebih dari sekadar pertolongan pertama. Walaupun tidak menimbulkan kecacatan, kecelakaan ini tetap memberikan dampak signifikan terhadap produktivitas.

d. Kecelakaan Ringan

Kecelakaan ringan adalah kejadian yang hanya menyebabkan cedera minor seperti goresan, luka kecil, terkilir, atau terpeleset, yang dapat ditangani dengan perawatan sederhana dan biasanya tidak membuat pekerja absen lebih dari dua hari. Meskipun termasuk kategori rendah, kecelakaan ringan yang sering terjadi dapat menjadi indikator lemahnya penerapan keselamatan kerja.

3. Dampak Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja tidak hanya menimbulkan cedera fisik, tetapi juga memberikan konsekuensi luas bagi pekerja, perusahaan, dan proses kerja secara keseluruhan. Efek yang muncul dapat bersifat langsung maupun tidak langsung serta berdampak jangka pendek atau panjang. Charisma et al. (2022) menjelaskan bahwa kecelakaan kerja menyebabkan kerugian fisik, psikologis, material, dan hilangnya waktu kerja, sehingga dapat memengaruhi produktivitas dan stabilitas operasional perusahaan.

a. Dampak Fisik

Kecelakaan kerja menimbulkan cedera pada tubuh pekerja, mulai dari luka ringan, luka sedang, hingga cedera berat seperti patah tulang, amputasi, atau kondisi fatal. Dampak fisik ini secara langsung mengganggu kemampuan pekerja untuk menjalankan tugas, bahkan dapat menyebabkan kecacatan permanen yang membatasi kapasitas kerja di masa

depan. Beberapa kasus yang dicatat dalam jurnal menunjukkan insiden serius seperti tangan putus akibat mesin, yang menggambarkan tingginya risiko bahaya dalam lingkungan kerja tertentu.

b. Dampak Psikologis

Kecelakaan kerja dapat menimbulkan dampak psikologis seperti ketakutan, kecemasan, stres, dan trauma. Dampak psikologis sering kali muncul sebagai respon emosional terhadap pengalaman cedera, rasa tidak aman, dan kekhawatiran akan terulangnya kejadian. Perasaan takut kembali bekerja atau menghadapi lingkungan kerja yang dirasa berbahaya dapat menurunkan motivasi dan konsentrasi pekerja.

c. Dampak pada Produktivitas

Kecelakaan kerja menyebabkan hilangnya waktu kerja karena pekerja perlu menjalani perawatan medis atau masa pemulihan, sehingga menurunkan produktivitas perusahaan. Karyawan yang cedera tidak dapat bekerja secara optimal, dan perusahaan harus mengalokasikan waktu tambahan untuk mencari pengganti sementara atau melakukan penyesuaian beban kerja. Penurunan produktivitas ini sering diperparah oleh kelelahan kerja yang merupakan salah satu faktor risiko kecelakaan.

d. Dampak Finansial dan Kerusakan Material

Kecelakaan kerja berdampak pada biaya pengobatan, kompensasi tenaga kerja, dan kerusakan peralatan atau material produksi. Perusahaan dapat mengalami kerugian akibat proses produksi yang terhenti, biaya reparasi mesin, atau kompensasi jaminan kecelakaan. Pada beberapa kasus, kecelakaan berat mengharuskan perusahaan melakukan perbaikan sistem keselamatan, yang memerlukan biaya tambahan.

4. Penyebab Kecelakaan Kerja Karena Faktor Manusia

Faktor manusia adalah penyebab paling dominan kecelakaan kerja dalam industri konstruksi menurut berbagai penelitian di dokumen tersebut (Sulistyaningtyas, 2021). Faktor ini merujuk pada tindakan tidak aman (*unsafe actions*) dan kondisi pekerja yang mempengaruhi keselamatan

a. Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Action*)

Perilaku pekerja yang menyimpang dari prosedur keselamatan dan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan.

1) Posisi kerja berbahaya.

Pekerja bekerja dengan postur yang salah, seperti membungkuk terlalu dalam atau menjangkau area yang sulit, sehingga meningkatkan risiko cedera.

2) Mengoperasikan mesin dengan kecepatan tidak aman.

Pekerja menjalankan mesin atau alat melebihi batas aman sehingga menurunkan kontrol dan meningkatkan potensi kecelakaan.

- 3) Tidak menggunakan APD atau menggunakan APD tidak lengkap.

Pekerja mengabaikan penggunaan helm, sepatu safety, masker, atau sarung tangan sehingga tubuh tidak memiliki perlindungan saat terjadi bahaya.

- 4) Tidak mematuhi prosedur kerja atau aturan keselamatan.

Pekerja melewati langkah-langkah penting standar operasional (SOP), biasanya untuk mempercepat pekerjaan, yang mengakibatkan meningkatnya risiko insiden.

- 5) Tergesa-gesa, melamun, atau kurang focus.

Ketergesa-gesaan, kelelahan mental, atau pikiran yang tidak fokus membuat pekerja kurang waspada dan lebih mudah melakukan kesalahan.

- 6) Tidak memahami fungsi alat atau cara penggunaan yang benar.

Kurangnya pemahaman teknis membuat pekerja salah mengoperasikan alat sehingga muncul kesalahan yang membahayakan.

7) Kebiasaan ceroboh atau perilaku berisiko

Pekerja membiasakan shortcut, meremehkan bahaya, atau bersikap tidak hati-hati sehingga meningkatkan risiko kecelakaan.

b. Kondisi Pekerja (*Human Conditions*)

Faktor internal pekerja yang mempengaruhi kemampuan mereka dalam bekerja dengan aman.

1) Kelelahan kerja

Kelelahan fisik dan mental menurunkan konsentrasi, kecepatan reaksi, dan koordinasi motorik, sehingga pekerja lebih mudah melakukan kesalahan.

2) Tingkat pengetahuan K3 yang rendah.

Pekerja yang tidak memahami bahaya dan cara kerja aman lebih cenderung melakukan tindakan tidak aman di lapangan.

3) Tingkat pendidikan rendah.

Pendidikan rendah berpengaruh pada kemampuan memahami instruksi teknis atau aturan keselamatan, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan.

4) Pengalaman kerja rendah.

Pekerja yang belum terbiasa mengenali bahaya atau belum terlatih cenderung melakukan kesalahan teknis dalam pekerjaannya.

5) Usia (≥ 30 tahun)

Faktor usia mempengaruhi stamina, kekuatan, dan respons fisik sehingga dapat meningkatkan risiko saat bekerja berat atau berisiko.

6) Kurangnya keterampilan teknis

Kompetensi teknis yang kurang memadai menyebabkan pekerja tidak mampu menjalankan alat atau prosedur kerja dengan benar.

c. Kurangnya Disiplin dan Kepatuhan terhadap K3

Bentuk ketidakpatuhan pekerja terhadap aturan keselamatan yang berlaku.

1) Tidak mengikuti peraturan keselamatan kerja.

Pekerja mengabaikan SOP, instruksi kerja, atau prosedur keselamatan sehingga risiko kecelakaan meningkat.

2) Tidak disiplin menggunakan APD.

Walaupun tersedia, pekerja malas atau enggan memakai APD sehingga tubuh tidak terlindungi dari potensi bahaya.

3) Mengabaikan rambu-rambu keselamatan.

Rambu seperti bahaya listrik, zona berisiko tinggi, atau larangan area sering diabaikan sehingga pekerja masuk ke wilayah berbahaya tanpa persiapan.

d. Motivasi Kerja Rendah

Motivasi yang kurang membuat pekerja tidak memperhatikan aspek keselamatan.

1) Bekerja tanpa kesadaran keselamatan.

Pekerja hanya berfokus menyelesaikan tugas tanpa mempertimbangkan risiko kecelakaan.

2) Menurunnya kewaspadaan.

Kurangnya motivasi membuat pekerja tidak memperhatikan detail penting di lingkungannya yang sebenarnya berbahaya.

3) Cenderung melakukan tindakan ceroboh.

Pekerja dengan motivasi rendah biasanya memilih cara tercepat meskipun membahayakan keselamatannya.

e. Kesalahan Berbasis Keahlian (Skill-Based Errors)

Kesalahan terjadi karena kebiasaan kerja yang tidak benar atau kompetensi yang kurang.

1) Kebiasaan kerja yang salah namun dilakukan berulang.

Teknik kerja yang keliru dilakukan terus-menerus sehingga menjadi rutinitas yang membahayakan.

2) Mengambil shortcut dalam bekerja.

Pekerja menghilangkan beberapa langkah penting dalam proses kerja untuk mempercepat penyelesaian, padahal langkah itu penting untuk keselamatan.

3) Kurang sadar terhadap kesalahan yang dilakukan.

Kesalahan terjadi karena pekerja tidak menyadari bahwa cara kerja yang dilakukan sebenarnya salah dan berisiko.

5. Pencegahan Kecelakaan Kerja

Pencegahan kecelakaan kerja dapat dipahami sebagai rangkaian upaya terencana yang bertujuan mengurangi atau menghilangkan potensi bahaya yang dapat menimbulkan cedera maupun kerugian selama proses kerja berlangsung. Upaya ini melibatkan pemahaman terhadap sumber bahaya, penilaian terhadap tingkat risiko, serta penerapan tindakan pengendalian yang menyesuaikan karakteristik pekerjaan. Penguatan keterampilan pekerja, penyediaan fasilitas yang aman, dan pengembangan budaya keselamatan menjadi bagian penting agar proses kerja berlangsung secara lebih terstruktur dan terlindungi (Darmansyah & Kurniawan, 2024).

Keterkaitan pencegahan kecelakaan kerja dengan *safety riding* pada pengendara motor, termasuk ojek *online*, terlihat dari kesamaan prinsip dalam pengelolaan risiko. Aktivitas berkendara menempatkan pengendara pada situasi yang memerlukan kewaspadaan tinggi, keputusan yang cepat, serta kemampuan mengenali perubahan kondisi di jalan. Penerapan prinsip pencegahan dalam konteks ini mencakup kepatuhan terhadap prosedur keselamatan berkendara, penggunaan atribut pelindung,

pemeriksaan rutin kelayakan kendaraan, serta pengembangan kebiasaan berkendara yang mempertimbangkan keselamatan diri dan penumpang. Upaya tersebut mencerminkan penerjemahan konsep pencegahan kecelakaan kerja ke dalam praktik nyata, sehingga pengendara ojek online dapat menjalankan pekerjaannya secara lebih aman, terkontrol, dan minim risiko.

B. Tinjauan Umum Tentang Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

1. Pengetahuan

Perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding* adalah serangkaian kegiatan dan kebiasaan berkendara yang ditujukan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* tidak hanya berfokus pada keterampilan mengemudi, tetapi juga mencakup kesadaran, sikap, serta kepatuhan pengemudi terhadap peraturan dan standar keselamatan yang berlaku (Teguh et al., 2021).

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mendefinisikan *safety riding* sebagai upaya untuk berkendara dengan aman, yang melibatkan penerapan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), memastikan bahwa kondisi fisik pengendara berada dalam keadaan yang baik, serta melakukan pemeriksaan fungsi kendaraan sebelum digunakan (*pre-ride check*) untuk

meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan (Kementerian Perhubungan RI, 2009).

Berdasarkan penjelasan dari *World Health Organization* (WHO), keselamatan berkendara merupakan bagian dari sistem keselamatan jalan (*road safety system*), yang menekankan pentingnya setiap pengendara untuk siap menghadapi risiko dan mengambil tindakan pencegahan aktif seperti mengenakan helm yang sesuai standar, mengontrol kecepatan, dan mengikuti rambu-rambu lalu lintas untuk melindungi diri sendiri dan pengguna jalan lainnya (WHO, 2023).

Selain itu, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor wajib:

- a. Membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)
- b. Memiliki dan membawa Surat Izin Mengemudi (SIM)
- c. Menggunakan helm berstandar SNI
- d. Mengendalikan kecepatan dan mematuhi rambu lalu lintas

Perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding* dipengaruhi oleh sejauh mana pengendara memahami, memiliki sikap positif, serta menerapkan kebiasaan berkendara yang aman. Pengetahuan dan kesadaran pengendara tentang potensi terjadinya kecelakaan berbanding lurus dengan kualitas perilaku keamanan yang mereka lakukan (Dalimunthe et al., 2021)

Dengan demikian, *safety riding* dapat dipahami sebagai perilaku berkendara yang menekankan aspek:

- a. Keselamatan diri
- b. Keselamatan penumpang
- c. Keselamatan pengguna jalan lain
- d. Pencegahan kecelakaan melalui kepatuhan, kewaspadaan, dan kesiapan kendaraan

Perilaku ini semakin penting bagi pengendara ojek *online*, mengingat frekuensi berkendara yang tinggi membuat mereka lebih rentan terhadap bahaya kecelakaan dibandingkan dengan pengendara biasa. Mobilitas yang terus-menerus, kondisi lalu lintas yang sibuk, tekanan waktu, serta variasi dalam rute dan keadaan jalan mengharuskan pengemudi untuk selalu waspada dan mematuhi peraturan keselamatan. Tanpa penerapan *safety riding* yang berkelanjutan, risiko kecelakaan bisa meningkat, baik dalam bentuk kecelakaan minor maupun cedera serius yang dapat membahayakan diri sendiri, penumpang, dan pengguna jalan lainnya (Danu et al., 2025). Maka dari itu, perilaku *safety riding* bukan hanya sekadar tanggung jawab, tetapi juga menjadi bagian dari usaha perlindungan diri dalam menjalankan tugas sebagai pengemudi ojek *online*.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas, terutama di kalangan pengendara sepeda motor, sering kali berkaitan dengan

rendahnya kesadaran terhadap perilaku berkendara yang aman. Banyak pengendara yang masih mengambil risiko, seperti melaju dengan kecepatan berlebihan, tidak mematuhi rambu lalu lintas, atau mengabaikan penggunaan alat pelindung diri seperti helm berstandar SNI dan jaket pelindung. Perilaku berbahaya ini menunjukkan bahwa aspek keselamatan belum sepenuhnya menjadi prioritas dalam aktivitas berkendara sehari-hari, padahal tindakan tersebut dapat menempatkan diri pada situasi yang berpotensi mengancam keselamatan jiwa.

An-Nisaa/5.59

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولَى الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ﴿٥٩﴾

Terjemahan;

“Wahai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nabi Muhammad) serta ululamri (pemegang kekuasaan) di antara kamu. Jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, kembalikanlah kepada Allah (Al-Qur’an) dan Rasul (sunahnya) jika kamu beriman kepada Allah dan hari Akhir. Yang demikian itu lebih baik (bagimu) dan lebih bagus akibatnya (di dunia dan di akhirat).”

Ayat ini memberikan dasar yang kuat terkait pentingnya mematuhi aturan yang ditetapkan oleh pemerintah, termasuk peraturan lalu lintas yang bertujuan menjaga keselamatan masyarakat. Dalam konteks berkendara, menaati tata tertib jalan raya merupakan bentuk ketaatan kepada ulil amri karena aturan tersebut dibuat untuk melindungi manusia dari bahaya dan mencegah terjadinya kecelakaan. Hal ini sejalan dengan tujuan

utama syariat Islam untuk menjaga jiwa atau *hifz al-nafs*. Dengan demikian, penerapan safety riding bukan hanya kewajiban hukum, tetapi juga merupakan tanggung jawab moral dan spiritual seorang muslim dalam menjaga keselamatan dirinya serta orang lain yang menggunakan jalan raya.

2. Sikap

Sikap merupakan kecenderungan evaluatif yang melekat pada diri individu dalam menilai suatu objek, peristiwa, atau perilaku, yang kemudian memengaruhi kesiapan untuk memberikan respons tertentu. Sikap tersusun atas unsur kognitif yang mencakup keyakinan terhadap suatu objek, unsur afektif yang mencerminkan perasaan yang muncul dari penilaian tersebut, serta unsur konatif yang menggambarkan kecenderungan bertindak berdasarkan keyakinan dan perasaan yang dimiliki. Sikap terbentuk melalui proses belajar, pengalaman pribadi, pengaruh sosial, dan interaksi individu dengan lingkungan sehingga bersifat dinamis dan dapat berubah sesuai stimulus yang diterima. Terdapat 4 tingkatan sikap menurut Martina (2021) Tingkatan tersebut meliputi:

a. Menerima (*receiving*)

Menerima dimaknai sebagai kesiapan seseorang untuk menerima dan memberi perhatian terhadap stimulus yang diberikan. Contohnya dapat terlihat pada kesediaan individu

memperhatikan berbagai informasi terkait gizi sebagai bentuk penerimaan awal terhadap topik tersebut.

b. Merespons (*responding*)

Merespons merupakan tindakan memberikan jawaban ketika ditanya, menjalankan instruksi, atau menyelesaikan tugas yang diberikan sebagai tanda munculnya sikap. Misalnya seorang remaja yang menjawab pertanyaan pemateri saat mengikuti kegiatan posyandu remaja menunjukkan adanya respons aktif.

c. Menghargai (*valuing*)

Mengajak orang lain berdiskusi mengenai suatu isu menjadi penanda bahwa individu telah mencapai tingkat sikap ketiga. Misalnya seorang ibu yang mengajak tetangga atau anggota keluarga untuk menimbang anak di posyandu atau membicarakan persoalan gizi, menunjukkan bahwa ibu tersebut memberikan nilai penting terhadap kesehatan gizi anak.

d. Bertanggung jawab (*responsible*)

Bertanggung jawab terhadap pilihan yang diambil beserta segala konsekuensinya merupakan tingkatan sikap paling tinggi. Misalnya seorang ibu yang tetap bersedia menjadi akseptor KB meskipun mendapat penolakan dari

orang tua atau mertua, menunjukkan sikap yang mantap dan konsisten terhadap keputusan yang diambil.

Pembentukan sikap juga dipengaruhi oleh pengalaman langsung yang menimbulkan kesan emosional tertentu, pengaruh orang yang dianggap penting, kebudayaan, media massa, lembaga pendidikan, serta kondisi emosional individu. Proses belajar melalui pengondisian klasik, pengondisian instrumental, observasi terhadap model perilaku, dan perbandingan sosial memperkuat belief yang akhirnya membentuk sikap yang stabil. Faktor internal seperti kebutuhan, minat, dan emosi pribadi ikut menentukan arah sikap, sedangkan faktor eksternal seperti interaksi kelompok dan komunikasi sosial menyediakan stimulus yang dapat memperkuat atau mengubah sikap (Rizqi et al., 2025).

Sikap pengendara ojek online terbentuk dari pengalaman berkendara sehari-hari, interaksi dengan sesama pengemudi, tekanan lingkungan kerja, serta persepsi terhadap risiko lalu lintas. Sikap muncul dari keyakinan pengendara mengenai manfaat atau kerugian dari perilaku tertentu seperti mematuhi aturan lalu lintas, menjaga kondisi kendaraan, dan menjalankan prosedur keselamatan. Sikap positif muncul ketika pengendara meyakini bahwa perilaku aman meningkatkan keselamatan diri dan penumpang. Sikap negatif terbentuk ketika pengendara menilai

tindakan aman sebagai hal yang menghambat produktivitas atau pendapatan.

Pada pengendara ojek online menunjukkan bahwa sikap menjadi faktor yang berpengaruh terhadap kepatuhan terhadap prinsip keselamatan berkendara. Sikap yang baik menghasilkan kecenderungan lebih besar untuk menerapkan praktik berkendara aman. Temuan pada paguyuban ojek online menunjukkan bahwa sikap pengendara memiliki hubungan langsung dengan tingkat kepatuhan terhadap prinsip *safety riding*.

Sikap terhadap *safety riding* merujuk pada bagaimana individu menilai tindakan berkendara aman sebagai sesuatu yang penting atau tidak. Penilaian ini mencakup keyakinan bahwa penggunaan helm standar, kelengkapan atribut, kepatuhan rambu, serta pengelolaan kecepatan akan memberikan perlindungan terhadap risiko kecelakaan. Sikap positif akan membentuk predisposisi untuk bertindak sesuai prinsip *safety riding*, sementara sikap negatif meningkatkan peluang pelanggaran dan perilaku berbahaya.

Sikap *safety riding* menjadi bagian penting karena pengendara ojek online memiliki intensitas berkendara yang tinggi dan membawa penumpang sehingga risiko keselamatan lebih besar. Sikap yang mendukung keselamatan mendorong terciptanya perilaku berkendara yang lebih stabil dan konsisten.

Sikap yang kurang mendukung menyebabkan kecenderungan mengabaikan prosedur keselamatan meskipun pengendara memiliki pengetahuan tentang aturan yang benar.

Penerapan safety riding pada ojek online di Kota Makassar umumnya menggambarkan bahwa aspek keselamatan masih menjadi perhatian penting dalam kualitas layanan transportasi berbasis aplikasi. Penumpang cenderung menilai pengemudi sebagai aman ketika mereka menunjukkan perilaku berkendara yang hati-hati, mematuhi aturan lalu lintas, menggunakan helm berstandar, dan memastikan kendaraan dalam kondisi layak jalan. Namun, beberapa penumpang melaporkan masih ditemukannya pengemudi yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, sering melakukan pengereman mendadak, atau menggunakan ponsel saat berkendara, yang dinilai dapat mengurangi rasa aman. Persepsi penumpang ini menunjukkan bahwa penerapan safety riding belum konsisten antar pengemudi, sehingga diperlukan upaya edukasi dan pengawasan yang lebih intensif dari pihak perusahaan maupun pemerintah untuk meningkatkan standar keselamatan layanan ojek online di Kota Makassar.

3. Kelengkapan Kendaraan

Kelengkapan kendaraan merujuk pada kondisi sepeda motor beserta seluruh komponen dan perangkat keselamatan yang harus memenuhi persyaratan teknis agar kendaraan layak

dioperasikan di jalan raya. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kondisi dipahami sebagai persyaratan atau keadaan, sedangkan kendaraan merupakan sarana angkut yang digunakan di jalan baik bermotor maupun tidak bermotor. Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa kondisi kendaraan adalah persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan yang wajib dipenuhi oleh kendaraan bermotor saat digunakan di jalan umum. Sepeda motor memiliki standar kelengkapan tertentu untuk memastikan bahwa seluruh bagian kendaraan mampu berfungsi dengan aman dan stabil selama berkendara. Pemeriksaan terhadap persyaratan teknis ini berfungsi menghindarkan pengendara dari ancaman atau gangguan mekanis yang dapat muncul secara tiba tiba di jalan raya (Farhat Abas et al., 2024).

Komponen kondisi sepeda motor memiliki peran penting karena setiap bagian menjalankan fungsi berbeda yang berkontribusi pada pengurangan risiko kecelakaan. Sebelum berkendara, pengendara perlu membiasakan diri memeriksa kondisi fisik motor yang akan digunakan. Tindakan ini dilakukan karena hanya pengendara yang benar-benar memahami apakah motornya layak dioperasikan sehingga berbagai masalah saat perjalanan dapat dihindari. Menurut (Departemen Perhubungan Darat, 2008) peralatan yang dianjurkan untuk diperiksa meliputi:

1. Ban

Ban yang sudah menipis atau memiliki tekanan udara tidak sesuai dapat memperpanjang jarak pengereman dan membuat motor kurang stabil saat bermanuver. Tekanan udara yang tepat juga membantu penggunaan bahan bakar lebih efisien serta memberikan rasa aman selama berkendara. Pemeriksaan kondisi ban penting dilakukan untuk memastikan motor berada dalam keadaan laik jalan. Ban yang tidak botak, memiliki tekanan angin yang cukup, dan sesuai ukuran yang ditetapkan membantu menjaga stabilitas kendaraan serta mengurangi risiko kecelakaan akibat kehilangan traksi. Pemerintah menetapkan bahwa kondisi ban merupakan bagian dari persyaratan teknis dan laik jalan, seperti tercantum dalam PP 55 Tahun 2012 Pasal 64 ayat (2) huruf j yang menegaskan pentingnya kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban. Ketentuan lebih lanjut juga ditegaskan pada Pasal 124 ayat (2) huruf f mengenai ukuran dan kondisi ban yang harus sesuai standar.

2. Lampu

Lampu sein, lampu rem, dan lampu utama perlu dipastikan berfungsi dengan baik. Lampu sein dan lampu rem berperan memberi sinyal kepada pengguna jalan lain mengenai arah gerak atau tindakan yang akan dilakukan pengendara. Seluruh lampu kendaraan, termasuk lampu utama, lampu rem,

dan lampu sein, harus menyala dengan baik karena berfungsi memberi informasi visual kepada pengendara lain dan meningkatkan visibilitas, terutama pada malam hari atau kondisi cuaca buruk. Hal ini dijelaskan pada regulasi PP 55 Tahun 2012 Pasal 64 ayat (2) huruf g yang menekankan pentingnya daya pancar dan arah sinar lampu utama. Selain itu, Pasal 124 ayat (2) huruf i menyebutkan kondisi lampu dan alat pemantul cahaya sebagai unsur penting dari persyaratan teknis kendaraan.

3. Kaca spion

Ketersediaan kaca spion dan penempatannya yang tepat memungkinkan pengendara memperoleh pandangan luas ke area belakang dan samping. Penggunaan kaca spion selama berkendara menjadi langkah penting untuk memantau situasi sekitar secara langsung. Spion wajib terpasang dengan benar untuk memudahkan pengendara memantau kondisi lalu lintas di belakang tanpa harus menoleh. Dua spion yang berfungsi dengan baik membantu menjaga kestabilan arah motor dan meningkatkan kewaspadaan terhadap kendaraan lain. Kewajiban mengenai kondisi spion dijelaskan dalam PP 55 Tahun 2012 Pasal 124 ayat (2) huruf k yang mengatur keberadaan dan kelayakan kaca spion sebagai bagian dari persyaratan teknis.

4. Rem

Rem depan dan belakang perlu dipastikan bekerja dengan baik, terutama rem depan yang umumnya lebih efektif dalam proses pengereman. Kondisi minyak rem dan jarak tuas rem juga perlu diperhatikan untuk memastikan sistem pengereman berfungsi optimal. Rem memiliki peran vital dalam keselamatan berkendara karena berfungsi untuk mengendalikan kecepatan dan menghentikan kendaraan secara aman. Oleh sebab itu, rem depan dan belakang harus berfungsi normal, responsif, dan tidak mengalami kondisi ngempos. Ketentuan mengenai sistem pengereman diatur dalam PP 55 Tahun 2012 Pasal 64 ayat (2) huruf c yang menjelaskan efisiensi rem sebagai bagian dari syarat laik jalan. Pasal 124 ayat (2) huruf h juga mengatur lebih rinci mengenai kondisi rem depan dan belakang, termasuk aspek kebocoran dalam sistem rem.

5. Speedometer dan indikator

Speedometer dan indikator lain, seperti indikator bensin dan lampu peringatan (MIL), penting untuk memberikan informasi mengenai kondisi dan performa kendaraan selama berkendara. Speedometer harus memiliki akurasi yang baik agar pengemudi dapat menyesuaikan kecepatan dengan aman. Ketentuan mengenai alat penunjuk kecepatan diatur

dalam PP 55 Tahun 2012 Pasal 64 ayat (2) huruf i. Selain itu, Pasal 124 ayat (2) huruf j menegaskan pentingnya kondisi panel instrumen sebagai bagian dari perlengkapan teknis kendaraan.

6. Klakson

Klakson berfungsi sebagai alat peringatan dini untuk memberi tahu keberadaan kendaraan kepada pengguna jalan lain. Klakson harus menghasilkan bunyi yang jelas agar efektif digunakan dalam situasi tertentu, terutama pada area dengan potensi bahaya. Dasar hukum penggunaan klakson terdapat pada PP 55 Tahun 2012 Pasal 64 ayat (2) huruf f yang mencantumkan suara klakson sebagai bagian dari pemeriksaan laik jalan. Fungsi klakson juga ditegaskan kembali pada Pasal 124 ayat (6) huruf d.

4. Atribut dalam Berkendara

Penggunaan alat pelindung diri (APD) merupakan bagian penting dalam upaya keselamatan berkendara, terutama bagi pengemudi ojek *online* yang memiliki intensitas kerja tinggi di jalan. APD tidak hanya berfungsi melindungi tubuh dari cedera saat terjadi kecelakaan, tetapi juga membantu menjaga kenyamanan dan kesiapan pengemudi selama menjalankan pekerjaannya (Feni et al., 2023) menetapkan beberapa jenis APD yang wajib atau dianjurkan untuk digunakan saat mengendarai sepeda motor, di antaranya adalah:

a. Helm

Helm merupakan perlengkapan keselamatan yang paling utama dan wajib digunakan oleh pengemudi dan penumpang. UU No. 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa helm yang digunakan harus memenuhi standar SNI untuk memastikan perlindungan kepala dari benturan. Bagi pengemudi ojek *online*, helm juga merupakan bagian dari identitas kerja dan sering menjadi syarat standar perusahaan aplikasi. Jenis helm yang memberikan perlindungan terbaik adalah helm *full face* karena melindungi seluruh bagian kepala, termasuk rahang, sehingga dapat meminimalkan risiko cedera berat saat kecelakaan.

b. Perlindungan Mata dan Wajah

Area mata dan wajah rentan terhadap paparan debu, angin, air hujan, serangga, dan kerikil kecil saat berkendara. Oleh karena itu, penggunaan visor helm atau kacamata pelindung sangat dianjurkan. Pelindung wajah harus jernih, tidak tergores, tidak menghambat pandangan, serta pas sehingga tidak mudah bergeser. Bagi pengemudi ojek *online* yang sering berkendara dalam berbagai kondisi cuaca, pelindung wajah membantu mempertahankan fokus dan respon visual saat mengemudi.

c. Sarung Tangan

Sarung tangan berfungsi melindungi tangan dari gesekan, cuaca dingin, serta mengurangi dampak cedera ketika terjadi kecelakaan. Sarung tangan untuk berkendara harus nyaman, tidak licin, memiliki sirkulasi udara, dan memberi pegangan yang baik pada setang motor. Bagi ojek *online*, penggunaan sarung tangan membantu menjaga kestabilan genggamannya terutama saat berkendara dalam waktu lama.

d. Pakaian Pelindung (*Body Protector*)

Pengemudi ojek *online* terpapar angin, panas, dan perubahan cuaca sepanjang hari. Jaket atau pelindung tubuh membantu mengurangi risiko hipotermia, dehidrasi akibat angin, dan cedera akibat gesekan saat terjatuh. Pakaian yang digunakan sebaiknya tidak longgar, tidak mudah tersangkut pada bagian motor, serta memiliki warna cerah atau reflektor agar mudah terlihat oleh pengendara lain. Banyak perusahaan ojek *online* juga menyediakan jaket berlogo yang dirancang dengan bahan pelindung dan elemen reflektif.

e. Sepatu

Sepatu melindungi kaki dan pergelangan dari cedera saat terjadi kecelakaan dan memberikan stabilitas ketika menapak ke tanah. Sepatu yang digunakan untuk berkendara

sebaiknya menutup pergelangan, memiliki alas yang tidak licin, serta tidak memiliki tali panjang atau ornamen yang dapat tersangkut pada bagian motor. Penggunaan sandal sangat tidak dianjurkan bagi pengemudi ojek *online* karena dapat meningkatkan risiko cedera.

C. Tinjauan Umum Tentang Pengendara Ojek Online

1. Definisi Ojek Online

Ojek online merupakan bentuk inovasi transportasi berbasis teknologi informasi yang mengintegrasikan layanan mobilitas dengan sistem aplikasi digital pada perangkat bergerak. Layanan ini muncul seiring pesatnya perkembangan teknologi aplikasi yang memungkinkan interaksi antara pengguna dan penyedia jasa berlangsung secara cepat, akurat, dan berbasis data. Dalam konteks ini, ojek online tidak hanya dipahami sebagai moda transportasi roda dua, tetapi juga sebagai produk dari transformasi digital yang mengubah pola pemesanan, pengawasan, dan penyampaian layanan secara lebih terstruktur (Mulyani, 2020).

Melalui mekanisme aplikasi, pengguna dapat mengakses informasi mengenai identitas pengemudi, status perjalanan, serta estimasi biaya secara transparan, sehingga meningkatkan aspek keamanan, efisiensi, dan akuntabilitas dalam penggunaan transportasi. Kehadiran layanan tersebut menunjukkan bagaimana teknologi mampu memediasi hubungan antara penyedia dan

pengguna jasa, sekaligus menjadi indikator penerimaan masyarakat terhadap solusi transportasi modern yang menawarkan kemudahan, kecepatan, dan kepraktisan dalam mobilitas sehari-hari (Ramadhika et al., 2023)

2. Cara Kerja Ojek Online

Cara kerja ojek online untuk layanan antar jemput pada dasarnya berlangsung secara praktis dan efisien. Pengguna cukup memesan layanan melalui aplikasi yang telah disediakan. Dalam mekanisme ini terdapat 3 unsur utama yang saling berhubungan, yaitu pengendara (driver), konsumen, dan penyedia layanan aplikasi seperti Gojek dan Grab. Apapun bentuk operasionalnya, alur kerja ojek online adalah sebagai berikut:

- a. Konsumen melakukan pemesanan melalui aplikasi (Gojek atau Grab) dengan terlebih dahulu mengisi alamat penjemputan (pick up) dan alamat tujuan (drop off). Konsumen juga dapat menentukan metode pembayaran, baik secara tunai maupun menggunakan saldo elektronik. Informasi mengenai tarif akan muncul secara otomatis setelah kedua alamat tersebut diinput.
- b. Aplikasi kemudian memproses permintaan tersebut dengan memanfaatkan algoritma tertentu untuk menemukan driver terdekat yang dapat menerima permintaan perjalanan.

- c. Driver yang berhasil mendapatkan bidding berhak menjemput penumpang sesuai lokasi penjemputan dan mengantarkan konsumen menuju tujuan dengan aman.

3. Peraturan Pengendara Ojek Online

Menurut Permenhub Nomor 12 Tahun 2019, ditegaskan bahwa operasional sepeda motor yang digunakan untuk melayani kebutuhan masyarakat harus memenuhi prinsip keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Kelima prinsip tersebut menjadi landasan dasar agar layanan yang diberikan tetap berada dalam koridor pelayanan publik yang aman dan berkualitas.

a. Keselamatan

Aspek keselamatan mencakup berbagai ketentuan yang wajib dipenuhi pengemudi, antara lain:

- 1) Pengemudi berada dalam kondisi fisik yang prima agar mampu mengoperasikan kendaraan dengan baik.
- 2) Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor yang dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang masih sah.
- 3) Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C sebagai bukti kompetensi dalam mengendalikan sepeda motor.
- 4) Pengemudi yang mengoperasikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas wajib memiliki Surat Izin Mengemudi D.

- 5) Pengemudi wajib menaati peraturan lalu lintas selama berkendara.
- 6) Pengemudi tidak diperkenankan mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang.
- 7) Pengemudi harus memahami wilayah operasional yang menjadi ruang kerjanya.
- 8) Pengemudi menggunakan kendaraan yang telah memenuhi persyaratan teknis sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 9) Pengemudi melakukan pemeriksaan terhadap kondisi kendaraan sebelum dioperasikan.
- 10) Pengemudi melaksanakan perawatan kendaraan sesuai jadwal yang tercantum dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek.
- 11) Pengemudi berkendara secara wajar dan menjaga konsentrasi penuh selama mengemudi.
- 12) Pengemudi wajib mengenakan jaket berbahan reflektif yang memuat identitas pengemudi, memakai celana panjang, sepatu, sarung tangan, serta membawa jas hujan sebagai perlengkapan pendukung.
- 13) Pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm berstandar Standar Nasional Indonesia sebagai bentuk perlindungan keselamatan.

b. Keamanan

Aspek keamanan menekankan larangan membawa senjata tajam bagi pengemudi maupun penumpang. Selain itu, perusahaan aplikasi berkewajiban memenuhi ketentuan berikut:

- 1) Memastikan identitas penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi.
- 2) Memastikan identitas pengemudi dan kendaraan yang tercantum dalam aplikasi sesuai dengan pengemudi dan sepeda motor yang melayani.
- 3) Menjamin bahwa sepeda motor yang digunakan memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sesuai peraturan.
- 4) Menyediakan nomor layanan pengaduan dalam aplikasi sebagai sarana komunikasi dan pelaporan.

c. Kenyamanan

Pemenuhan aspek kenyamanan mengharuskan:

- 1) Pengemudi menggunakan pakaian yang sopan, bersih, dan rapi untuk menjaga kualitas interaksi layanan.
- 2) Pengemudi menunjukkan sikap ramah dan sopan kepada penumpang.
- 3) Pengemudi tidak merokok atau melakukan kegiatan lain yang dapat mengganggu konsentrasi 48 arker mengendarai sepeda motor.

d. Keterjangkauan

Aspek keterjangkauan berkaitan dengan aksesibilitas layanan, yang meliputi:

- 1) Pengemudi wajib mengantarkan penumpang hingga titik tujuan yang telah tercantum pada aplikasi.
- 2) Pengemudi menerapkan tarif layanan sesuai biaya yang tertera dalam aplikasi sehingga tidak menimbulkan ketidakjelasan harga bagi penumpang.

e. Keteraturan

Aspek keteraturan menekankan pentingnya kedisiplinan operasional melalui ketentuan berikut:

- 1) Pengemudi harus berhenti, 49 arker, menaikkan, dan menurunkan penumpang di lokasi yang aman dan tidak menghambat arus lalu lintas sesuai ketentuan hukum.
- 2) Untuk layanan sepeda motor berbasis aplikasi, perusahaan aplikasi diwajibkan menyediakan fasilitas shelter sebagai titik tunggu yang lebih tertib.
- 3) Perusahaan aplikasi bertanggung jawab melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra pengemudi agar tetap mematuhi ketentuan keselamatan dan aturan berlalu lintas.

4. Kelebihan dan Kekurangan Ojek *Online*

Kehadiran ojek *online* membawa berbagai dampak bagi penggunaanya, baik dalam bentuk kemudahan maupun tantangan.

Mu'in & Rohmah (2021) mengatakan bahwa perkembangan teknologi digital yang memungkinkan layanan transportasi berbasis aplikasi telah mengubah pola mobilitas masyarakat serta cara mereka mengakses jasa transportasi. Meski demikian, pemanfaatannya sehari-hari tetap menghadirkan aspek positif dan negatif yang perlu dipertimbangkan pengguna.

a. Kelebihan

- 1) Kemudahan akses layanan melalui aplikasi memungkinkan pengguna memesan perjalanan dari mana saja dan kapan saja tanpa harus mencari ojek secara langsung di lapangan.
- 2) Layanan ojek *online* menyediakan informasi yang transparan mengenai identitas pengemudi, tarif, estimasi waktu perjalanan, serta rute, sehingga memberikan rasa aman dan kepastian bagi pengguna.
- 3) Pengguna memperoleh fleksibilitas dalam memilih metode pembayaran, baik tunai maupun non-tunai, yang memudahkan dalam penyesuaian preferensi transaksi.
- 4) Tarif yang ditampilkan secara langsung dalam aplikasi memungkinkan pengguna mempertimbangkan biaya perjalanan secara lebih rasional sebelum melakukan pemesanan.

- 5) Kecepatan dan efisiensi waktu perjalanan menjadi nilai tambah, terutama di wilayah perkotaan dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi.
- 6) Pengguna memperoleh berbagai layanan tambahan seperti pengantaran barang, belanja, maupun layanan antar makanan, sehingga memperluas fungsi dan kegunaan aplikasi dalam kebutuhan sehari-hari.

b. Kekurangan

- 1) Ketergantungan pada jaringan internet dan stabilitas aplikasi dapat menimbulkan kendala apabila terjadi gangguan sistem, sehingga menghambat pengguna dalam melakukan pemesanan.
- 2) Fluktuasi tarif akibat penyesuaian berdasarkan permintaan dan kepadatan lalu lintas dapat menyebabkan biaya perjalanan menjadi kurang stabil pada waktu tertentu.
- 3) Tidak semua pengemudi memiliki tingkat kualitas layanan yang sama, sehingga pengalaman pengguna bisa bervariasi, terutama dalam hal sikap pengemudi atau kenyamanan berkendara.
- 4) Pada jam sibuk, pengguna dapat mengalami keterlambatan dalam mendapatkan pengemudi karena

tingginya jumlah permintaan, sehingga mengurangi kepraktisan layanan.

- 5) Keamanan perjalanan tetap dipengaruhi oleh kondisi pengemudi dan situasi lalu lintas, sehingga potensi risiko tetap ada meskipun informasi layanan lebih transparan.
- 6) Pengguna dapat menghadapi ketidakpastian jika terjadi pembatalan sepihak oleh pengemudi, terutama pada kondisi cuaca buruk atau wilayah yang dianggap kurang strategis.

D. Hubungan Perilaku *Safety Riding* Dengan Kecelakaan Kerja Pada Ojek *Online*

Kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online* merupakan salah satu bentuk risiko kerja yang cukup sering terjadi karena sifat pekerjaan yang menuntut mobilitas tinggi di jalan raya. Salah satu faktor yang berkontribusi adalah kelelahan kerja akibat jam operasional yang panjang, terutama ketika pengemudi bekerja hingga larut malam atau dini hari tanpa waktu istirahat yang memadai. Kondisi kelelahan menyebabkan penurunan konsentrasi, refleks yang melambat, dan kesalahan pengambilan keputusan, sehingga meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan saat berkendara (Joddy et al., 2022). Selain itu, penggunaan *smartphone* saat berkendara untuk memantau pesanan juga menjadi bentuk perilaku tidak aman yang dapat mengganggu fokus pengemudi di jalan.

Kecelakaan pada pengemudi ojek *online* juga banyak dipengaruhi oleh perilaku berkendara yang kurang waspada, seperti mendahului dari sisi kiri, mengerem mendadak, berbelok tanpa memperhatikan kondisi lalu lintas, serta memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi. Kondisi jalan yang licin dan minim penerangan turut memperburuk risiko kecelakaan, terutama pada malam hari. Tingkat kewaspadaan berkendara memiliki hubungan yang signifikan dengan kejadian kecelakaan, dimana pengemudi dengan kewaspadaan rendah lebih sering mengalami near miss maupun kecelakaan nyata dibandingkan mereka yang waspada (Mu'in & Rohmah, 2021).

Kecelakaan yang menimpa pengemudi ojek *online* juga berdampak langsung pada penumpang, yang memiliki potensi mengalami cedera mulai dari ringan hingga kecelakaan fatal yang berakibat pada kecacatan atau kematian. Penumpang ojek *online* merupakan kelompok yang rentan karena sepeda motor sebagai moda transportasi memiliki tingkat risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan moda lain (Darmansyah & Kurniawan, 2024). Hal ini menunjukkan bahwa keselamatan berkendara tidak hanya menjadi tanggung jawab pengemudi, tetapi juga merupakan faktor penentu keselamatan penumpang.

Secara hukum, tanggung jawab atas kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada

Pasal 234 Ayat (1), dijelaskan bahwa penyedia jasa transportasi wajib bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kelalaian pengemudi. Hal ini menegaskan bahwa aspek keselamatan pada layanan ojek *online* merupakan kerjasama antara perusahaan aplikasi, mitra pengemudi, dan penumpang dalam menerapkan praktik berkendara yang aman.

E. Tabel Sintesa

Nama Peneliti	Judul	Variabel		Hasil Penelitian	Kesimpulan	Volume dan Link
		Dependen	Independen			
Annisaa Mawardani & Dyah Utari	Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>) pada Pengemudi Ojek <i>Online</i> di Komunitas Baung Sepat 77	Perilaku <i>safety riding</i>	Usia, pengetahuan, sikap, persepsi, durasi kerja, peran rekan kerja	Pengetahuan ($p=0,033$), sikap ($p=0,004$), persepsi ($p=0,039$), dan peran rekan kerja ($p=0,020$) berhubungan signifikan. Usia ($p=0,460$) dan durasi kerja ($p=1,000$) tidak berhubungan.	Faktor yang berhubungan dengan <i>safety riding</i> adalah pengetahuan, sikap, persepsi, serta peran rekan kerja.	Vol. 14 No.1 (2023)
Handoko, Arga Buntara, Dyah Utari, Chahya Kharin Herbawani	Factors Associated with <i>Safety Riding</i> Behavior Among Workers in Tanjung Priok District	Driving safety behavior	Knowledge, attitude, PPE, insurance, family support, type of work	Faktor yang signifikan: pengetahuan ($p=0,001$), sikap ($p=0,007$), PPE berkendara ($p=0,010$), kepemilikan asuransi ($p=0,046$), dukungan keluarga ($p=0,001$). Jenis pekerjaan tidak signifikan ($p=0,247$).	Faktor internal (pengetahuan, sikap) dan eksternal (PPE, asuransi, dukungan keluarga) berhubungan dengan perilaku <i>safety riding</i> .	Vol. 16 No.4 (2024)

Nama Peneliti	Judul	Variabel		Hasil Penelitian	Kesimpulan	Volume dan Link
		Dependen	Independen			
Dian Furqani Hamdan, Rosdiana, Andi Misnawati, Nur Asphina R. Djano, Rusdayni Rustam	Hubungan Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Siswa terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara <i>Safety Riding</i> di SMKN 2 Luwu	Perilaku <i>safety riding</i>	Sikap, persepsi, keterampilan mengemudi	Sikap berhubungan signifikan ($p=0,002$). Persepsi berhubungan signifikan ($p=0,030$). Keterampilan mengemudi berhubungan signifikan ($p=0,001$).	Sikap, persepsi, dan keterampilan mengemudi terbukti berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa.	Vol. 7 No. 5 (2024)
Dwi Rahayuning Surastia, Moch. Yunus, Anita Sulistyorini, Marji	Hubungan Pengetahuan, Sikap dan Kelelahan Kerja dengan Perilaku <i>Safety Riding</i> pada Pengendara Go-Jek di Kota Malang	Perilaku <i>safety riding</i>	Pengetahuan, sikap, kelelahan kerja	Tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku <i>safety riding</i> ($p=0,697$). Tidak ada hubungan antara sikap dan perilaku <i>safety riding</i> ($p=1,000$). Terdapat hubungan signifikan antara kelelahan kerja dan perilaku <i>safety riding</i> ($p=0,000$).	Kelelahan kerja merupakan faktor dominan yang memengaruhi perilaku <i>safety riding</i> ; pengetahuan dan sikap tidak berpengaruh.	Vol. 3 No. 3 (2023)
Atila Sonmax, Nina,	Analisis Perilaku Keselamatan Mengemudi	Safety driving	Pendidikan, pengalaman mengemudi,	Signifikan: pengalaman mengemudi ($p=0,002$), pelatihan mengemudi	Faktor dominan yang berhubungan	Vol. 4 No.3 (2022)

Nama Peneliti	Judul	Variabel		Hasil Penelitian	Kesimpulan	Volume dan Link
		Dependen	Independen			
Marwanto, Haerul Anwar	(Safety Driving) pada Pengemudi di PT Leo Jaya Trans		pelatihan mengemudi, istirahat kerja	(p=0,002), istirahat kerja (p=0,004). Tidak signifikan: pendidikan (p=0,265).	adalah pengalaman, pelatihan, dan kecukupan istirahat.	
Rama Danu, Dedi Andria, Basri Aramico	Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Supir AKDP	Safety driving	Masa kerja, kelengkapan kendaraan, pengetahuan, pelatihan kerja, pengalaman kecelakaan, kondisi cuaca	Signifikan: masa kerja (p=0,006), kelengkapan kendaraan (p=0,005), pengetahuan (p=0,001), pelatihan kerja (p=0,000), pengalaman kecelakaan (p=0,000). Tidak signifikan: kondisi cuaca (p=0,093).	Faktor internal dan kelengkapan kendaraan paling berpengaruh terhadap safety driving.	Vol. 7 No.7 (2025)
Sulaeman Apka Joddy, Ida Wahyuni, Bina Kurniawan	Hubungan Perilaku <i>Safety Riding</i> dan Stres Kerja terhadap Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek <i>Online</i> Komunitas X Tembalang	Kecelakaan kerja	<i>Safety riding</i> , stres kerja	<i>Safety riding</i> berhubungan signifikan dengan kecelakaan kerja (p=0,017). Stres kerja tidak berhubungan (p=0,389). 53,3% pengemudi punya perilaku <i>safety riding</i> baik. 70% memiliki stres kerja sedang. 70% pernah mengalami	<i>Safety riding</i> berpengaruh terhadap kecelakaan; stres kerja tidak berhubungan.	Vol. 10 No.2 (2022)

Nama Peneliti	Judul	Variabel		Hasil Penelitian	Kesimpulan	Volume dan Link
		Dependen	Independen			
				kecelakaan.		
Raditya Ariwibowo	Hubungan Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik <i>Safety Riding</i> Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik	Praktik <i>safety riding</i> awareness	Umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap	Tidak signifikan: umur ($p=0,514$). Signifikan: pendidikan ($p=0,014$), pengetahuan ($p=0,024$), sikap ($p=0,001$). Sebagian besar praktik <i>safety riding</i> kategori kurang (56,5%).	Faktor pendidikan, pengetahuan, dan sikap berhubungan dengan praktik <i>safety riding</i> ; umur tidak berhubungan.	Vol. 2 No.1 Tahun 2020
R.M. Teguh Satria Nugroho, Ony Linda, Cornelis Novianus	Faktor yang Berhubungan dengan <i>Safety Riding</i> pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat UHAMKA Tahun 2021	<i>Safety Riding</i>	Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Kepemilikan SIM, Keikutsertaan Pelatihan, Peran Teman Sebaya, Dukungan Orang Tua	Variabel yang memiliki hubungan signifikan: Sikap ($p=0,003$), Persepsi ($p=0,001$), Kepemilikan SIM ($p=0,000$), Dukungan orang tua ($p=0,000$). Tidak signifikan: Pengetahuan, Keikutsertaan pelatihan, Peran teman sebaya.	Faktor sikap, persepsi, kepemilikan SIM, dan dukungan orang tua berhubungan dengan <i>safety riding</i> ; variabel lainnya tidak berhubungan.	Vol. 2 No. 1, 2021.

Nama Peneliti	Judul	Variabel		Hasil Penelitian	Kesimpulan	Volume dan Link
		Dependen	Independen			
Indri Wahyuningsih, Syahra Ramdana	Pengetahuan dan Perilaku <i>Safety Riding</i> Siswa SMA	Perilaku <i>safety riding</i>	Pengetahuan tentang <i>safety riding</i>	Mayoritas siswa memiliki pengetahuan baik (67,1%) dan perilaku aman (87,2%). Uji Spearman rank menunjukkan $p = 0,120$ ($p > 0,05$) sehingga tidak terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dan perilaku <i>safety riding</i> .	Pengetahuan tidak berhubungan dengan perilaku <i>safety riding</i> ; perilaku lebih dipengaruhi oleh jenis kelamin, pengalaman kecelakaan, dan masa berkendara.	Vol. 14 No.4 (2020)

F. Kerangka teori



Gambar 3.2 Kerangka Teori Penelitian

Sumber: Haddon (1974), Gross (1990), Suchman dan Surry (1969) dan Suma'mur, (2009)

BAB III

KERANGKA KONSEP

A. Dasar Pemikiran Variable Yang Diteliti

Berdasarkan tinjauan Pustaka yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya yang merupakan landasan teoristik dalam penyusunan kerangka konsep penelitian “Faktor yang Berhubungan antara Perilaku *Safety Riding* dengan Kecelakaan Kerja pada Ojek *Online* di Kota Makassar Tahun 2026”

Variabel yang diteliti dalam penelitian ini dirumuskan berdasarkan integrasi teori-teori keselamatan kerja dan keselamatan berkendara yang dijelaskan sebelumnya, khususnya teori Haddon (1974), Gross (1990), Suchman & Surry (1969), serta Suma'mur (2009), yang secara konsisten menempatkan faktor manusia sebagai determinan paling dominan dalam memicu terjadinya kecelakaan. Dalam konteks pengendara ojek online, faktor manusia memegang peranan penting karena karakteristik pekerjaan yang berbasis mobilitas tinggi, paparan risiko jalan raya yang berkelanjutan, serta tekanan pekerjaan berbasis aplikasi yang dapat memengaruhi kualitas perilaku berkendara.

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah kecelakaan kerja, yang dalam konteks pengemudi ojek online dipahami sebagai insiden yang terjadi saat menjalankan aktivitas operasional, seperti mengantar penumpang, mengirim barang, atau berpindah lokasi

untuk menerima pesanan berikutnya. Kecelakaan kerja pada pengemudi ojek online dapat berupa kecelakaan ringan, sedang, hingga kecelakaan berat atau fatal, sebagaimana dijelaskan sebelumnya klasifikasi kecelakaan kerja. Faktor risiko kecelakaan pada pengemudi ojek online bersifat kompleks karena melibatkan interaksi antara kondisi kendaraan, perilaku pengemudi, kondisi lingkungan jalan, serta tekanan pekerjaan berbasis aplikasi, sehingga pemahaman mendalam tentang determinan perilaku keselamatan menjadi sangat penting.

Variabel independen dalam penelitian ini adalah perilaku *safety riding*, yang merupakan gambaran dari tindakan nyata, keputusan berkendara, serta praktik keselamatan yang dilakukan pengemudi dalam situasi berkendara sehari-hari. Berdasarkan teori Haddon, faktor manusia terdiri atas aspek fisik, kognitif, dan psikologis yang memengaruhi respons pengendara terhadap situasi jalan.

1. Pengetahuan *Safety Riding*

Pengetahuan menjadi dasar bagi pengemudi dalam mengenali risiko, memahami aturan lalu lintas, serta mengetahui langkah-langkah pencegahan kecelakaan. Pengetahuan pengemudi tentang kelengkapan kendaraan, fungsi rem, penggunaan helm SNI, teknik berkendara yang benar, serta pemahaman peraturan UU No. 22 Tahun 2009 dan Permenhub

No. 12 Tahun 2019 secara langsung memengaruhi kemampuan mereka mengambil keputusan aman. Dalam berbagai hasil penelitian terdahulu pada tabel sintesa, pengetahuan sering ditemukan memiliki hubungan signifikan dengan perilaku keselamatan berkendara, meskipun beberapa studi menemukan sebaliknya, yang menunjukkan bahwa pengetahuan perlu dilihat bersama faktor lain seperti motivasi, disiplin, atau tekanan kerja.

2. Sikap dalam Berkendara

Sikap merupakan predisposisi psikologis yang mencerminkan keyakinan, perasaan, dan kesiapan pengemudi untuk bertindak. Sikap positif terhadap keselamatan berkendara, seperti kepatuhan terhadap rambu, keengganan mengambil risiko berlebihan, dan kesadaran pentingnya prosedur keselamatan menjadi faktor internal yang mempengaruhi kecenderungan perilaku aman. Pada pengemudi ojek online, sikap tidak hanya dibentuk oleh pengetahuan, tetapi juga pengalaman berkendara, interaksi sosial sesama pengemudi, tekanan konsumen, dan kondisi lalu lintas.

3. Kelengkapan Kendaraan

Kelengkapan teknis sepeda motor seperti rem, ban, lampu, spion, klakson, serta panel indikator merupakan syarat layak jalan yang telah ditetapkan dalam PP No. 55 Tahun 2012. Kelalaian dalam memeriksa kelengkapan kendaraan dapat

menyebabkan kerusakan mekanik mendadak, peningkatan jarak pengereman, atau hilangnya kontrol kendaraan yang dapat berujung kecelakaan. Pengemudi ojek online memiliki jam operasional tinggi sehingga kelayakan kendaraan menjadi elemen penting untuk mengurangi risiko kerusakan teknis selama perjalanan.

4. Kelengkapan Atribut Keselamatan (APD)

Penggunaan APD seperti helm SNI, jaket reflektif, sarung tangan, dan sepatu merupakan bagian penting dari upaya proteksi diri pengendara. APD membantu meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan dan melindungi pengendara dari paparan cuaca atau risiko fisik selama bekerja. Dalam regulasi keselamatan berkendara dan standar perusahaan transportasi online, APD merupakan komponen wajib. Pemakaian APD juga mencerminkan tingkat kepatuhan pengemudi terhadap standar keselamatan.

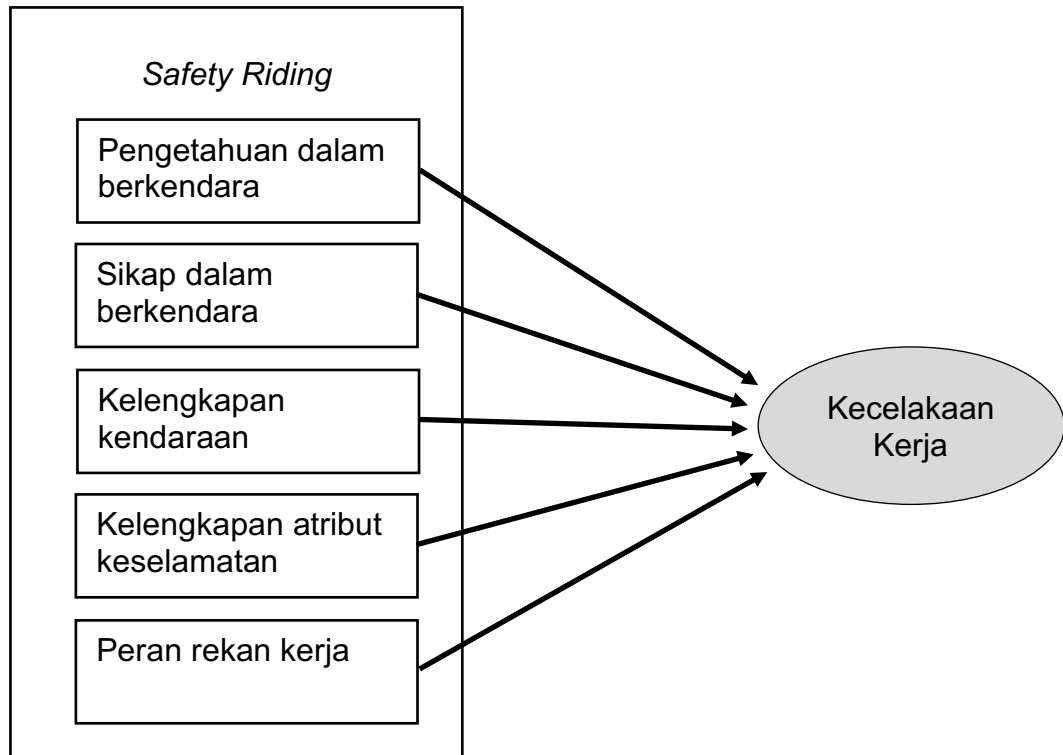
5. Peran Rekan Kerja

Interaksi antar sesama pengemudi, terutama dalam komunitas atau grup ojek online, dapat berfungsi sebagai sumber informasi, edukasi, dan pengawasan sosial terkait perilaku berkendara. Rekan kerja dapat memberikan contoh perilaku aman, mengingatkan sesama pengemudi, atau menjadi sumber tekanan sosial untuk mematuhi aturan keselamatan.

Dalam konteks ojek online di Makassar, keberadaan komunitas dan grup mitra memiliki peran penting dalam membentuk praktik keselamatan kolektif.

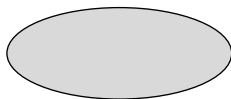
Dengan demikian, dasar pemikiran variabel yang diteliti menunjukkan bahwa perilaku *safety riding* secara teoritis dan empiris merupakan faktor manusia yang paling dekat (proximal determinant) dengan kejadian kecelakaan kerja. Perilaku pengemudi adalah produk interaksi antara pengetahuan, sikap, kesiapan kendaraan, penggunaan atribut keselamatan, serta dukungan lingkungan sosial di sekitar pengemudi. Seluruh aspek ini relevan dengan karakteristik kerja pengemudi ojek online yang memiliki intensitas mobilitas tinggi, paparan jalan yang dinamis, serta beban kerja yang dipengaruhi oleh sistem aplikasi. Oleh karena itu, analisis hubungan antara perilaku *safety riding* dan kecelakaan kerja menjadi krusial untuk memahami determinan keselamatan dan menyusun strategi intervensi yang lebih efektif bagi pekerjaan berbasis transportasi daring.

B. Kerangka Konsep



Gambar 3.1 Kerangka Konsep

Keterangan:



= Variabel Terikat (*Dependent*)



= Variabel Bebas (*Independent*)

C. Hipotesis

1. Ha

- a. Tidak ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan dalam berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

- b. Tidak ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan sikap dalam berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
 - c. Tidak ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan kendaraan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
 - d. Tidak ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan atribut berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
 - e. Tidak ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan peran rekan kerja dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
2. H0
- a. Ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan dalam berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
 - b. Ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan sikap dalam berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
 - c. Ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan kendaraan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

- d. Ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan kelengkapan atribut berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.
- e. Ada hubungan antara perilaku *safety riding* berdasarkan peran rekan kerja dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Makassar tahun 2026.

D. Definisi Operasional dan Kriteria Objektif

1. Pengetahuan dalam Berkendara

a. Definisi Operasional

Pengetahuan *safety riding* dalam penelitian ini yaitu pengertian, penerapan, serta pengetahuan tentang peraturan pengendara dan ketentuan penggunaan alat pelindung diri (APD). Pengetahuan ini diukur melalui kemampuan responden menjawab benar pernyataan terkait aspek keselamatan berkendara sebelum, saat, dan setelah berkendara.

b. Kriteria Objektif

Jumlah Pertanyaan	= 13
Skala Guttman	= 0-1
Skor tertinggi	= jumlah pertanyaan x bobot tertinggi = $13 \times 1 = 13$ (100%)
Skor terendah	= jumlah pertanyaan x bobot terendah = $13 \times 0 = 0$ (0%)
Skor Antara	= skor tertinggi – skor terendah = 100% - 0%

$$= 100\%$$

Kriteria objektif terbagi atas 2 kategori yaitu benar dan salah

$$\text{Skor Interval} = \frac{\text{Skor antara}}{\text{indikator}}$$

$$= \frac{100\%}{2}$$

$$= 50\%$$

$$\text{Skor standar} = \text{Skor tertinggi} - \text{Interval}$$

$$= 100\% - 50\%$$

$$50\%$$

Sehingga indikator tersebut dilakukan dengan penilaian sebagai berikut.

$$\text{Pengetahuan kurang} = < 50\%$$

$$\text{Pengetahuan cukup} = \geq 50\%$$

2. Sikap dalam Berkendara

a. Definisi Operasional

Sikap dalam berkendara adalah kecenderungan internal pengendara dalam memberikan respon positif atau negatif terhadap prinsip keselamatan berkendara, termasuk penerapan *safety riding*, kepatuhan terhadap aturan, dan perhatian terhadap kondisi kendaraan serta lingkungan jalan. Sikap ini tercermin dari penilaian responden terhadap pernyataan-pernyataan yang berkaitan dengan perilaku aman ketika berkendara.

b. Kriteria Objektif

Jumlah Pertanyaan = 8

Skala Likert = 1- 5

Skor tertinggi = jumlah pertanyaan x bobot tertinggi
= $8 \times 5 = 40$ (100%)

Skor terendah = jumlah pertanyaan x bobot terendah
= $8 \times 1 = 8$ (20%)

Skor Antara = skor tertinggi – skor terendah
= 100% - 20%
= 80%

Kriteria objektif terbagi atas 2 kategori yaitu positif dan negatif

Skor Interval = $\frac{\text{Skor antara}}{\text{indikator}}$
= $\frac{80\%}{2}$
= 40%

Skor standar = Skor tertinggi - Interval
= 100% - 40%
= 60%

Sehingga indikator tersebut dilakukan dengan penilaian sebagai berikut

Sikap negatif = < 60%

Sikap positif = $\geq 60\%$

3. Kelengkapan Kendaraan

a. Definisi Operasional

Kelengkapan berkendara merupakan kondisi pemenuhan komponen kendaraan bermotor yang wajib tersedia pada sepeda motor, meliputi perangkat keselamatan dasar seperti rem, lampu, sein, kaca spion, dan klakson. Kelengkapan tersebut digunakan untuk memastikan kendaraan memenuhi standar teknis dan laik jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012. Variabel ini diukur melalui lima pertanyaan dengan pilihan jawaban Ya dan Tidak.

b. Kriteria Objektif

Jumlah Pertanyaan 5

Skor tertinggi = jumlah pertanyaan x bobot tertinggi
= $5 \times 1 = 5$ (100%)

Skor terendah = jumlah pertanyaan x bobot terendah
= $5 \times 0 = 0$ (0%)

Skor Antara = skor tertinggi – skor terendah
= $100\% - 0\%$
= 100%

Kriteria objektif terbagi atas 2 kategori Ya dan Tidak

Skor Interval = $\frac{\text{Skor antara}}{\text{indikator}}$
= $\frac{100\%}{2}$

$$= 50\%$$

$$\begin{aligned}\text{Skor standar} &= \text{Skor tertinggi} - \text{Interval} \\ &= 100\% - 50\% \\ &= 50\%\end{aligned}$$

Sehingga indikator tersebut dilakukan dengan penilaian sebagai berikut

$$\begin{aligned}\text{Tidak Memenuhi Syarat} &= < 50\% \\ \text{Memenuhi Syarat} &= \geq 50\%\end{aligned}$$

4. Kelengkapan Atribut Keselamatan

a. Definisi Operasional

Atribut dalam berkendara merupakan pemenuhan perlengkapan pelindung diri yang digunakan pengendara sepeda motor untuk meningkatkan keselamatan selama berkendara. Penilaian menggunakan skala guttman. Atribut meliputi helm berstandar SNI, pelindung mata dan wajah, pelindung badan, sarung tangan, serta sepatu, sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009, SNI 1811:2007, dan Permenaker Nomor 5 Tahun 2018. Kriteria Objektif

Jumlah Pertanyaan 5

$$\begin{aligned}\text{Skor tertinggi} &= \text{jumlah pertanyaan} \times \text{bobot tertinggi} \\ &= 5 \times 1 = 5 \text{ (100\%)}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Skor terendah} &= \text{jumlah pertanyaan} \times \text{bobot terendah} \\ &= 5 \times 0 = 0 \text{ (0\%)}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Skor Antara} &= \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah} \\
 &= 100\% - 0\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

Kriteria objektif terbagi atas 2 kategori Ya dan Tidak

$$\begin{aligned}
 \text{Skor Interval} &= \frac{\text{Skor antara}}{\text{indikator}} \\
 &= \frac{100\%}{2} \\
 &= 50\%
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Skor standar} &= \text{Skor tertinggi} - \text{Interval} \\
 &= 100\% - 50\% \\
 &= 50\%
 \end{aligned}$$

Sehingga indikator tersebut dilakukan dengan penilaian sebagai berikut

$$\text{Tidak Memenuhi Syarat} = < 50\%$$

$$\text{Memenuhi Syarat} = \geq 50\%$$

5. Peran Rekan Kerja

a. Definisi Operasional

Variabel peran rekan kerja menilai dukungan sosial yang diterima pengendara dari sesama pengemudi, seperti mengingatkan penggunaan APD, pengecekan kendaraan, kecepatan aman, dan memberi contoh perilaku keselamatan. Penilaian menggunakan skala guttman. Dukungan sosial dari lingkungan kerja memiliki peran penting dalam memperkuat perilaku keselamatan secara konsisten.

b. Kriteria Objektif

$$\text{Jumlah Pertanyaan} = 8$$

$$\begin{aligned}\text{Skor tertinggi} &= \text{jumlah pertanyaan} \times \text{bobot tertinggi} \\ &= 8 \times 1 = 8 \text{ (100\%)}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Skor terendah} &= \text{jumlah pertanyaan} \times \text{bobot terendah} \\ &= 8 \times 0 = 0 \text{ (0\%)}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Skor Antara} &= \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah} \\ &= 100\% - 0\% \\ &= 100\%\end{aligned}$$

Kriteria objektif terbagi atas 2 kategori Ya dan Tidak

$$\begin{aligned}\text{Skor Interval} &= \frac{\text{Skor antara}}{\text{indikator}} \\ &= \frac{100\%}{2} \\ &= 50\%\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Skor standar} &= \text{Skor tertinggi} - \text{Interval} \\ &= 100\% - 50\% \\ &= 50\%\end{aligned}$$

Sehingga indikator tersebut dilakukan dengan penilaian sebagai berikut

$$\text{Kurang Mendukung} = < 50\%$$

$$\text{Mendukung} = \geq 50\%$$

6. Kecelakaan Kerja

a. Definisi Operasional

Kecelakaan kerja adalah peristiwa tidak terduga yang terjadi ketika pengendara menjalankan aktivitas kerja dan menimbulkan cedera, kerusakan fisik, atau dampak kesehatan lainnya. Variabel ini diukur berdasarkan pengalaman responden mengenai kejadian kecelakaan selama melaksanakan tugas, serta tingkat keparahan cedera yang ditimbulkan. Skala pengukuran bersifat kategorikal, sehingga memungkinkan identifikasi tingkat keparahan insiden dan analisis hubungan antara perilaku keselamatan berkendara dengan besar risiko kecelakaan yang dialami pengendara ojek online.

b. Kriteria Objektif

Variabel ini menilai ada atau tidaknya kejadian kecelakaan kerja serta tingkat keparahan cedera yang dialami. Responden memberikan jawaban berdasarkan pengalaman pribadi selama bekerja sebagai pengendara ojek online.

BAB IV

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain *cross-sectional*, yaitu pengumpulan data dilakukan pada satu waktu tertentu untuk melihat hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Desain ini memungkinkan peneliti mengidentifikasi hubungan antara perilaku *safety riding* dan kecelakaan kerja tanpa melakukan intervensi, sehingga sesuai digunakan untuk penelitian epidemiologi analitik pada populasi pekerja transportasi.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah Kota Makassar, yang menjadi area operasional utama bagi pengendara ojek. Lokasi pengambilan data mencakup titik-titik kumpul pengemudi yang memiliki tingkat aktivitas tinggi, termasuk area pusat kota, kawasan perkantoran, pusat perbelanjaan, posko komunitas driver, warung atau shelter tempat pengemudi berkumpul, serta beberapa lokasi strategis lain yang menjadi jalur kerja pengemudi ojek online.

C. Populasi

Populasi merupakan sebagai kesatuan subjek dalam penelitian yang menjadi elemen terpenting dalam suatu penelitian (Amin et al., 2023). Dalam hal ini, populasi yang dimaksud adalah pengemudi ojek online yang aktif beroperasi di Kota Makassar yang berjumlah 10.000 pengemudi, yaitu pengemudi yang secara rutin menerima dan menyelesaikan pesanan melalui platform transportasi daring.

D. Sampel

Sampel dalam penelitian ini adalah pekerja ojek online yang secara aktif beroperasi di Kota Makassar dan memenuhi kriteria inklusi yang telah ditetapkan oleh peneliti. Sampel dipilih menggunakan teknik simple random sampling, yaitu metode pengambilan sampel yang dilakukan secara acak sehingga setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk terpilih sebagai responden penelitian. Melalui teknik ini, pekerja ojek online yang memenuhi kriteria penelitian dipilih secara acak untuk dijadikan responden. Dengan demikian, setiap pekerja ojek online yang termasuk dalam populasi memiliki peluang yang sama untuk menjadi bagian dari sampel penelitian, sehingga diharapkan sampel yang diperoleh dapat mewakili populasi dan menghasilkan data yang lebih objektif dalam penelitian ini.

E. Besar Sampel

Penelitian ini menggunakan teknik *simple random sampling*, yaitu metode pengambilan sampel yang memberikan kesempatan yang sama bagi setiap anggota populasi untuk terpilih sebagai responden penelitian. Dalam teknik ini, pemilihan sampel dilakukan secara acak dari populasi pekerja ojek online yang memenuhi kriteria inklusi yang telah ditetapkan oleh peneliti. Teknik ini dipilih agar setiap pekerja ojek online di Kota Makassar memiliki peluang yang sama untuk menjadi responden sehingga dapat meminimalkan bias dalam pemilihan sampel. Selain itu, penggunaan *simple random sampling* memungkinkan peneliti memperoleh sampel yang lebih representatif terhadap populasi pekerja ojek online, sehingga hasil penelitian diharapkan dapat menggambarkan kondisi yang lebih objektif terkait hubungan perilaku *safety riding* dengan kecelakaan kerja pada pekerja ojek online di Kota Makassar.

Pengumpulan data dilakukan selama satu bulan, sehingga peneliti memiliki waktu yang cukup untuk menjangkau berbagai titik kumpul pengendara ojek online dan memperoleh variasi responden yang representatif. Selama periode tersebut, peneliti mendatangi beberapa lokasi operasional yang menjadi tempat pengemudi ojek online berkumpul untuk beristirahat atau menunggu order, kemudian menyebarkan kuesioner kepada pengemudi yang kebetulan ditemui dan bersedia menjadi responden.

F. Cara Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan incidental sampling, yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan responden yang kebetulan ditemui pada saat proses pengumpulan data dan memenuhi kriteria penelitian. Pengambilan data dilakukan pada satu titik yang dipilih karena memiliki aktivitas ojek online yang tinggi, yaitu area Kampus Universitas Muslim Indonesia (UMI) Makassar. Lokasi ini dipilih karena sering menjadi jalur dan titik tunggu pengemudi ojek online.

Dalam pelaksanaannya, peneliti mendatangi area Kampus UMI dan menawarkan partisipasi kepada pengemudi ojek online yang melintas atau sedang menunggu pesanan. Pengemudi yang memenuhi kriteria dan bersedia berpartisipasi diberikan kuesioner untuk diisi. Pengumpulan data dilakukan selama satu bulan, dan seluruh responden yang mengisi kuesioner dalam periode tersebut ditetapkan sebagai sampel penelitian.

G. Pengumpulan Data

1. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan dilakukan dengan menelaah berbagai sumber ilmiah seperti buku, jurnal nasional maupun internasional, laporan resmi pemerintah, peraturan perundang-undangan, serta artikel ilmiah yang relevan dengan keselamatan berkendara (*safety riding*) dan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online*.

Kajian pustaka ini bertujuan memperkuat landasan teori, konsep variabel, instrumen penelitian, serta mendukung analisis hubungan antara perilaku *safety riding* dan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Makassar.

2. Observasi

Teknik observasi dilakukan secara langsung pada lokasi-lokasi operasional pengendara ojek online di Kota Makassar seperti titik kumpul driver, posko komunitas, warung, jalan raya, dan area publik lainnya. Teknik ini digunakan untuk mengamati perilaku nyata pengendara dalam menjalankan aktivitas berkendara, penggunaan alat pelindung diri, kondisi kendaraan, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, serta situasi kerja yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan. Observasi membantu memberikan gambaran kontekstual mengenai kondisi lapangan yang berkaitan dengan variabel penelitian.

3. Kuesioner

teknik pengumpulan data utama dilakukan dengan memberikan sejumlah pertanyaan atau pernyataan kepada pengendara ojek *online* sebagai responden. Instrumen ini mencakup variabel pengetahuan, sikap, kelengkapan kendaraan, kelengkapan atribut keselamatan, peran rekan kerja, serta riwayat kecelakaan kerja. Kuesioner disusun dalam bentuk pertanyaan tertutup untuk memudahkan pengukuran kuantitatif, sedangkan

pengisiannya dilakukan secara langsung di lapangan maupun melalui google formulir sesuai kebutuhan. Teknik ini memungkinkan pengumpulan data yang sistematis dan terstandar sesuai dengan tujuan penelitian.

H. Sumber Data

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari responden di lapangan melalui proses pengumpulan data oleh peneliti. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh dari pengisian kuesioner oleh pengendara ojek online aktif di Kota Makassar pada tahun 2026. Data tersebut mencakup informasi mengenai pengetahuan, sikap, kelengkapan kendaraan, kelengkapan atribut keselamatan, peran rekan kerja, serta riwayat kecelakaan kerja. Selain itu, peneliti juga melakukan observasi langsung terhadap kondisi lapangan, pola berkendara, serta karakteristik kerja pengendara ojek online untuk memperkuat data yang dikumpulkan.

2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data dari sumber penelitian yang relevan, baik diperoleh melalui buku, jurnal, skripsi serta informasi yang berkaitan dengan penelitian ini.

I. Pengelolaan dan Analisis Data

2. Pengolahan Data

- a. *Editing*, yaitu proses yang dilakukan untuk mengecek atau memeriksa kelengkapan pengisian kuesioner, jika ada jawaban yang belum lengkap maka perlu dilakukan pengambilan data ulang untuk melengkapi jawaban.
- b. *Coding*, yaitu proses merubah data atau jawaban dari kuesioner dan hasil pengukuran yang berbentuk huruf menjadi kode-kode angka.
- c. *Entry Data*, yaitu proses memasukkan data dari kuesioner kedalam program komputer.
- d. *Cleaning*, yaitu proses pengecekan kembali data yang sudah di *entry* apakah ada kesalahan atau tidak, jika ada maka dapat dilakukan pembetulan atau koreksi lagi.
- e. Tabulasi Data, dengan bantuan SPSS, proses pengolahan data dapat dengan mudah dilakukan sesuai dengan variabel yang diteliti dan kebutuhan analisis.

3. Analisis Data

- a. Analisis Univariat, digunakan untuk menjelaskan karakteristik responden, termasuk distribusi beban kerja, komunikasi interpersonal, kelelahan kerja, kepuasan kerja.
- b. Analisis Bivariat, dilakukan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan karakteristik tiap *variable* dari hasil penelitian

untuk Melihat hubungan antara *variable* independen dengan *variable* dependen.

J. Penyajian Data

Data yang diolah, disajikan dalam bentuk tabel atau grafik yang kemudian diinterpretasikan menjadi kesimpulan tentang faktor yang berhubungan dengan dengan perilaku *safety riding* dan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online*.

K. Langkah-Langkah Penelitian

Prosedur penelitian yang dilakukan meliputi:

- a. Menentukan tempat penelitian
- b. Perumusan masalah
- c. Menentukan tujuan penelitian
- d. Menentukan populasi
- e. Pembagian kuesioner
- f. Pengolahan dan analisis data
- g. Kesimpulan

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 kacamata 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		P Value
	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. Peningkat 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.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dari analisis variabel yang diteliti tentang Faktor yang Berhubungan antara Perilaku Safety Riding dengan Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2026 dengan jumlah pengendara ojek online sebanyak 107 orang, maka disimpulkan bahwa:

1. Ada hubungan antara pengetahuan safety riding dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dengan nilai $p \text{ value} = 0,001$ ($p < 0,05$).
2. Ada hubungan antara sikap dalam berkendara (safety riding) dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dengan nilai $p \text{ value} = 0,012$ ($p < 0,05$).
3. Ada hubungan antara kelengkapan berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dengan nilai $p \text{ value} = 0,004$ ($p < 0,05$).
4. Tidak ada hubungan antara atribut keselamatan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dengan nilai $p \text{ value} = 0,169$ ($p > 0,05$).
5. Ada hubungan antara peran rekan kerja dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dengan nilai $p \text{ value} = 0,036$ ($p < 0,05$).

B. Saran

1. Diharapkan pengendara meningkatkan pemahaman terkait safety riding tidak hanya pada tahap mengetahui (know), tetapi hingga tahap memahami dan menerapkan (application) secara konsisten dalam praktik berkendara sehari-hari. Pengendara disarankan mengikuti pelatihan keselamatan berkendara secara berkala serta aktif mencari informasi terkait teknik defensive riding guna menurunkan risiko kecelakaan kerja.
2. Pengendara diharapkan membangun sikap positif terhadap keselamatan berkendara dengan meningkatkan kesadaran akan risiko kecelakaan serta pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Sikap disiplin, pengendalian emosi, serta pengendalian kecepatan perlu diperkuat agar perilaku aman dapat diterapkan secara konsisten dalam setiap kondisi kerja.
3. Disarankan agar pengendara melakukan pemeriksaan rutin terhadap kondisi kendaraan sebelum bekerja, khususnya pada komponen penting seperti rem, lampu, kaca spion, dan klakson. Pihak komunitas ojek online juga dapat menyelenggarakan kegiatan pengecekan kendaraan berkala untuk memastikan seluruh anggota memenuhi standar kelayakan teknis kendaraan.
4. Meskipun tidak terdapat hubungan yang signifikan secara statistik, penggunaan atribut keselamatan tetap penting untuk

meminimalkan tingkat keparahan cedera apabila terjadi kecelakaan. Oleh karena itu, pengendara tetap disarankan menggunakan helm standar SNI, sarung tangan, jaket pelindung, serta sepatu saat bekerja sebagai bentuk perlindungan diri.

5. Pihak komunitas diharapkan memperkuat budaya saling mengingatkan antar anggota terkait keselamatan berkendara, seperti penggunaan APD, pengendalian kecepatan, dan pengecekan kendaraan. Pembentukan kelompok diskusi atau forum keselamatan berkendara secara rutin dapat meningkatkan dukungan sosial dan penguatan perilaku aman di lingkungan kerja.
6. Perusahaan diharapkan menyelenggarakan pelatihan safety riding secara berkala, memberikan edukasi digital melalui aplikasi, serta menerapkan sistem monitoring perilaku berkendara berbasis teknologi untuk meningkatkan kepatuhan terhadap standar keselamatan.
7. Penelitian selanjutnya disarankan untuk menambahkan variabel lain seperti durasi kerja, tingkat kelelahan, stres kerja, dan faktor lingkungan lalu lintas, serta menggunakan desain penelitian longitudinal agar dapat melihat hubungan sebab akibat secara lebih mendalam terhadap kejadian kecelakaan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Admin Lantas. (2024, November 19). *Periode Januari Hingga Oktober 2024, Tercatat 7.150 Peristiwa Lakalantas di Sulsel*. Lantas Info.
- Alexander, H., Nengsih, S., Guspari, O., Teknik, J., Politeknik, S., Padang, N., Limau, K., & Padang, M. (2020). Kajian Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi Balok Pada Konstruksi Bangunan Gedung. *Jurnal Ilmiah Poli Rekayasa*, 15(1).
- Anisa Aeni, Luqman Effendi, Munaya Fauziah, & Dadang Herdiansyah. (2020). *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020*. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/EOHSJ>
- Annisaa, M., & Dyah, U. (2023). Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Komunitas Baung Sepat 77. *Jurnal Penelitian Kesehatan Suara Forikes*, 14, 166–171. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.33846/sf14135>
- Asian Transport Observatory, Asia Pacific Road Safety Observatory, & International Road Federation. (2025, September). *Thailand Road Safety Profile 202*. Asian Transport Observatory (ATO).
- Charisma, R., Mandagi, P., Sondakh, R. C., Maddusa, S., Kesehatan, F., Universitas, M., Ratulangi, S., & Abstrak, M. (2022). Hubungan Kelelahan Kerja dengan Kejadian Kecelakaan Kerja di PT. Putra Karangetang Desa Popontolen Kabupaten Minahasa Selatan. In *Jurnal KESMAS* (Vol. 11, Number 4).
- Chelia, V., Hanung, P., Jaksa, S., & Hasanah, I. (2025). *Systematic Review: The Relationship Between Driving Safety Training And Safety Riding Behavior In Online Motorcycle Taxi Drivers* (Vol. 5, Number 2).
- Dalimunthe, A. S., Ihsan, M., & Maolani, R. A. (2021). Analisis dan Pengukuran Risiko bagi Penumpang Kendaraan Umum Roda Dua di Jalan Raya Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi. *Jurnal Bisnis, Manajemen, Dan Keuangan*, 2, 611–628.
- Danu, R., Andria, D., & Aramico, B. (2025). Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Supir Mobil Angkutan Antarkota dalam Provinsi (AKDP). *Sport Science and Health*, 7(7), 294–302. <https://doi.org/10.17977/um062v7i72025p294-302>

- Darmansyah, & Kurniawan, I. D. (2024). Tanggung Jawab Bisnis Layanan Ojek Online Bagi Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Di Kota Bengkulu. *Jurnal Hukum Lex Generalis*, 5, 1–15.
- Farhat Abas, Nurhayati Nurhayati, Aep Saefullah, Siti Mulasih, & M. Tafsiruddin. (2024). Penyuluhan Keamanan Berkendara Di Jalan Bersama Forum Komunikasi Lalu Lintas Kota Tangerang Selatan. *Jurnal Pelayanan Hubungan Masyarakat*, 2(1), 24–40. <https://doi.org/10.59581/jphm-widyakarya.v2i1.2890>
- Fauziah, N., & Shomad, A. (2022). Hubungan Safety Riding Dengan Perilaku Pengendara Ojek Online Di Kota Bekasi. *Kybernan*, 13(2), 2022.
- Jasmen, M., Mido, S., & Rinaldi. (2020). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Jurnal Stikes Siti Hajar*, 1, 91–100. <http://jurnal.stikes-sitihajar.ac.id/index.php/jhsp>
- Joddy, S. A., Wahyuni, I., & Kurniawan, B. (2022). Hubungan Antara Perilaku Safety Riding Dan Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 10(2), 213–218. <https://doi.org/10.14710/jkm.v10i2.32689>
- Korlantas Porli. (2024, December 15). *Kakorlantas Polri: 1,15 juta kecelakaan terjadi sepanjang 2024, 3–4 orang meninggal setiap jam*. TEMPO.
- Laisyah, H., Suherman, S., & Irna, H. (2025). Pengetahuan dan Kesadaran Pengemudi Ojek Online Sebagai Determinan Perilaku Safety Riding. *Antigen : Jurnal Kesehatan Masyarakat Dan Ilmu Gizi*, 3(2), 134–154. <https://doi.org/10.57213/antigen.v3i2.626>
- Lestari, L., & Ardi, S. (2023). Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan Safety Riding Oleh Pengendara Ojek Online GOJEK di Paguyuban “GOJAJAN” Yogyakarta. In *Jurnal Dunia Kesmas* (Vol. 12, Number 3). Online. <http://ejournalmalahayati.ac.id/index.php/duniakesmas/index>
- Lim, A. (2024, November 18). *532,125 road accidents recorded in Malaysia from Jan-Oct, 2024; 5,364 fatal crashes, 68% involving bikers*. Paultan.Org.
- Martina, P. (2021). *Promosi Kesehatan Dan Perilaku Kesehatan Yayasan Kita Menulis*.

- MediaBUMN. (2023). *Jasa Raharja Sulsel Serahkan Santunan Korban Kecelakaan antara Driver Ojek Online (motor) dengan Mobil Truk Mogok di Dekat Simpang Lima Bandara Makassar*. MediaBUMN.
- Mu'in, M., & Rohmah, N. (2021). Kewaspadaan Berkendara Dan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online. *Jurnal Ilmu Keperawatan Komunitas*, 4(1), 19–24.
- Multi, F., & Mochamad, K. (2020). *Perilaku Berisiko dalam Berkendara dan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor pada Mahasiswa*.
- Mulyani. (2020). Analisis Penerimaan dan Penggunaan Teknologi Aplikasi Ojek Online Menggunakan Unified Theory of Acceptance and Use Technology. *Jurnal Algoritma*, 61–66. <http://journals.sttgarut.ac.id/>
- Nabhani, R., & Febrianti, T. (2025). *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Siswa SMK*. <http://jsemesta.iakmi.or.id/index.php/jm/>
- Nur, M. (2024, February 24). *Kronologi Driver Ojol Meninggal Usai Tabrak Truk Terparkir di Jalan Perintis Kemerdekaan*. Herald Sulsel.
- Nur, S., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online Di Kota Semarang*. 8(5). <http://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm>
- Nusa, S. T., Febriyanty, D., Dwi, M., & Rusdy, R. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Komunitas Ojek Online Di Kota Bekasi. 2, 02.
- Rahayuning, D., Yunus, M., & Sulistyorini, A. (2023). *Hubungan Pengetahuan, Sikap dan Kelelahan Kerja dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Go-Jek di Kota Malang*. 3(3).
- Ramadhika, D., Ryan, H., Jaja, N., Wahidah, R. B., Yuliani, W., & Ronald, M. (2023). Dampak Profesi Ojek Online Bagi Perekonomian Driver Ojek Online. *Jurnal Manajemen Riset Inovasi*, 2(1), 139–150. <https://doi.org/10.55606/mri.v2i1.2202>
- Rizqi, S. M., Raya, N. A. J., & Suarningsih, , Ni Kadek Ayu. (2025). Gambaran Pengetahuan, Sikap, Dan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Wisatawan Mancanegara Dalam Mencegah Kecelakaan Kendaraan Bermotor Di Bali. *Community of Publishing in Nursing (COPING)*, 13.

- Rukayah, S., & Lupita. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tingkat Kelelahan Kerja. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 7(25), 31–37. <http://jurnal.stikesphi.ac.id/index.php/kesehatan>
- Salsabilah, M., Ulfa, S., & Rizki, A. (2022). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar SMAN 1 KOTAMOBAGU. *Window of Public Health Journal*, 3, 516–526. <http://jurnal.fkm.umi.ac.id/index.php/woph/article/view/woph3113>
- Silalahi, S., Ali Thabah, A., & Irenita, N. (2024). Knowledge, Attitude, and Perception: Impact on Online Ojek Driving Safety. In *Majalah Ilmiah Bijak* (Vol. 21, Number 1). <http://ojs.stiami.ac.id>
- Sudirman, I., Syukur, M., & Suhaeb, F. W. (2024). *Aktivitas Night Owl (Budaya Ngalong) Ojek Online Di Makassar: Studi Kasus Perubahan Perilaku Aktivitas Kerja Driver Online Pasca Pandemi* (Vol. 7).
- Sulistyaningtyas, N. (2021). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Akibat Kerja Pada Pekerja. In *Journal of Health Quality Development E* (Vol. 1, Number 1).
- Surastia, D., Yunus, M., & Sulistyorini, A. (2023). Hubungan Pengetahuan, Sikap dan Kelelahan Kerja dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Go-Jek di Kota Malang. *Jurnal Rumpun Ilmu Kesehatan*, 3(3), 1–19.
- Surya Atmaja, F., Sugianto, S., & Basuki, A. (2024). Pengaruh Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Rekan kerja, dan Penghasilan Terhadap Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Menara Sunan Kudus. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 11(2). <https://doi.org/10.46447/k tj.v11i2.621>
- Susanto, N., & Akhmad, E. (2020). Pengaruh Kebiasaan Berkendara Terhadap Perilaku Berkendara Dan Atribut Berkendara Driver Ojek Online (Studi Kasus). In *Jurnal Teknik Industri* (Vol. 15, Number 3).
- Teguh, N., Cornelis, N., & Ony, L. (2021). Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 4, 89–102.
- WHO. (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://doi.org/10.3389/9789240086517>

Yahya, R. (2023). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Ojek Online Di Kota Makassar Tahun 2022* (R. Yahya, Ed.). UIN Alauddin Makassar.

Yudhistira, R., Pratama, A., & Koesyanto, H. (2020). Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online. *Higeia Journal Of Public Health Research And Development*, 13–24. <https://doi.org/10.15294/higeia.v4iSpecial%201/34997>

**L
A
M
P
I
R
A
N
A
N**

LAMPIRAN

Lampiran 1 SK Pembimbing



YAYASAN WAKAF UMI
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
KAMPUS II UMI, Jln. Urip Sumoharjo KM 5 Makassar Info - www.fkmumi.ac.id

SURAT KEPUTUSAN
DEKAN FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT UMI
Nomor : 1801/H.23/FKM-UMI/X/2025

Tentang

PENGANGKATAN PEMBIMBING TUGAS AKHIR (SKRIPSI)
Atas Rahmat Allah SWT
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muslim Indonesia

- Menimbang : 1. Bahwa untuk menjamin kelancaran dan terarahnya penulisan proposal dan Skripsi serta pelaksanaan penelitian mahasiswa maka dipandang perlu untuk menetapkan tim pembimbing Skripsi bagi mahasiswa S1 Kesehatan Masyarakat FKM UMI yang akan menyelesaikan studinya
2. Tim pembimbing ini membantu dan membimbing mahasiswa dalam penulisan proposal, Skripsi, dan pelaksanaan penelitian / praktek sampai mahasiswa tersebut menyelesaikan studinya.
- Mengingat : 1. UU Nomor 20 thn 2003 tentang sistem pendidikan Nasional
2. Keputusan Menteri Pendidikan RI. Nomor 23/U/2000
3. PP No. 4 tahun 2014 Tentang penyelenggaraan pendidikan tinggi
4. Peraturan Universitas Muslim Indonesia Nomor 01 tahun 2014

MEMUTUSKAN

- Menetapkan :
Pertama : Mengangkat Tim Pembimbing Skripsi bagi saudara (i)
DHIYA FATHI GHASSANI GURANDI (NIM: 14120220055)
Peminatan : KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
Dengan susunan Tim sebagai berikut :
1. Dr. Nur Ulmy Mahmud, SKM., M.Kes Pembimbing I
2. Dr. Sumiaty, SKM., M.Kes Pembimbing II

- Kedua : Kepada Tim Pembimbing diberikan honorarium sesuai dengan peraturan yang berlaku dalam lingkungan Universitas Muslim Indonesia
Ketiga : Keputusan ini mulai berlaku sejak ditetapkan dan akan ditinjau serta diperbaiki sebagaimana mestinya apabila terdapat kekeliruan di dalamnya
Keempat : Keputusan ini disampaikan kepada yang bersangkutan untuk diketahui dan dilaksanakan dengan penuh amanah dan rasa tanggungjawab.

Ditetapkan di : Makassar
Pada Tanggal : 01 Jumadil Awwal 1447 H.
23 Oktober 2025 M.

Dekan

Prof. Dr. Suharni, S.Pd., M.Kes.

- Tembusan :
1. Ketua YW-UMI
2. Rektor UMI
3. Arsip

www.fkmumi.ac.id

KESEHATAN MASYARAKAT-ILMU KEPERAWATAN-KEBIDANAN-NERS

"Terwujudnya Fakultas Kesehatan Masyarakat yang Unggul untuk menghasilkan tenaga kesehatan yang Islami dan kompeten dalam melayani masyarakat dengan akses pelayanan kesehatan terbatas pada tahun 2030"



Lampiran 2 Kuesioner Penelitian

Tanggal Wawancara :

No Responden :

IDENTITAS RESPONDEN

Nama :

Umur :

Jenis Kelamin :

PERTANYAAN

(Berikan Tanda Ceklis (V) Pada Salah Satu Kolom Sebagai Jawaban Anda)

A. Pengetahuan safety riding

NO	PERNYATAAN	JAWABAN	
		BENAR	SALAH
1.	Safety riding adalah salah satu upaya untuk mencegah serta menurunkan kejadian kecelakaan lalu lintas.		
2.	Safety riding hanya dilakukan saat perjalanan jauh.		
3.	Kewaspadaan (Alertness), Kesadaran (Awareness), Sikap dan Mental (Attitude) merupakan konsep safety riding		
4.	Penerapan safety riding dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara.		
5.	Dalam UU No. 22 Tahun 2009 diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM dan STNK.		
6.	Helm digunakan hanya untuk melindungi dari panas dan hujan		
7.	Pemakaian safety apparels dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan.		
8.	Keberadaan kaca spion hanya sebagai formalitas.		
9.	Rem belakang efektif dalam membantu pengereman secara mendadak.		
10.	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan.		

11.	Service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor.		
12.	Sepeda motor berjalan di lajur kiri, penggunaan lajur kanan hanya untuk mendahului.		
13.	SIM, STNK dan mengenakan helm standar adalah komponen penting yang diwajibkan pengendara kendaraan bermotor roda dua.		

B. Sikap dalam berkendara

Keterangan

SS : SANGATA

TS : TIDAK SETUJU

SETUJU

S : SETUJU

STS : SANGAT TIDAK SETUJU

R : RAGU-RAGU

NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		SS	S	R	TS	STS
1.	Safety riding dapat mencegah terjadinya kecelakaan.					
2.	Anda melakukan safety riding meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan.					
3.	Ketika akan melakukan perjalanan dekat, anda tidak perlu melakukan pemeriksaan kendaraan					
4.	Anda boleh membawa penumpang lebih dari 1 orang dewasa.					
5.	Demi keamanan, Anda selalu membawa SIM C dan STNK saat berkendara.					
6.	Ketika hendak membelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu sein.					
7.	Ketika jalanan sepi, anda boleh mengendarai sambil memegang handphone.					
8.	Sebaiknya melakukan service rutin untuk mengetahui kondisi sepeda motor agar tetap aman.					

C. Kelengkapan berkendara

NO	Kelengkapan Kendaraan	Ya	Tidak
1.	Memiliki rem depan dan belakang		
2.	Memiliki lampu sen		
3.	Memiliki lampu rem		
4.	Memiliki kaca spion lengkap		
5.	Memiliki klakson		

D. Atribut dalam berkendara

NO	APD yang digunakan	Ya	Tidak
1.	Memakai HELM berstandar SNI		
2.	Pelindung mata dan wajah (kacamata dan masker)		
3.	Pelindung badan (jaket atau rompi)		
4.	Memakai sarung tangan		
5.	Memakai sepatu		

E. Peran Rekan Kerja

NO	PERTANYAAN	JAWABAN	
		YA	TIDAK
1.	Apakah rekan kerja Anda membimbing agar dapat mengendarai motor dengan baik dan benar?		
2.	Apakah rekan kerja Anda selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan?		
3.	Apakah rekan kerja Anda mengingatkan untuk memakai APD (Alat Pelindung Diri) ketika berkendara?		
4.	Apakah rekan kerja Anda mengingatkan untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya?		
5.	Apakah rekan kerja Anda rutin menanyakan seputar aktivitas berkendara dalam sehari-hari?		
6.	Apakah rekan kerja Anda mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara?		
7.	Apakah rekan kerja Anda mengingatkan untuk melakukan servis motor secara teratur?		
8.	Apakah rekan kerja Anda membiarkan saja jika melakukan kesalahan dalam berkendara?		

F. Riwayat Kecelakaan Kerja

No	PERTANYAAN	JAWABAN	
		YA	TIDAK
1	Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan saat bekerja?		

Lampiran 3 Master Tabel

Nama/Instansi		Respon		Pengembangan Safety Riding													Kegiatan Berendara													Attribut dalam Berendara													Peran Rekan Kerja													Riwayat Kec.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
				XL1	XL2	XL3	XL4	XL5	XL6	XL7	XL8	XL9	XL10	XL11	XL12	XL13	Total	XL1	XL2	XL3	XL4	XL5	XL6	XL7	XL8	Total	XL1	XL2	XL3	XL4	XL5	XL6	XL7	XL8	Total	XL1	XL2	XL3	XL4	XL5	XL6	XL7	XL8	Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
42	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	9	5	5	5	5	5	5	32	1	1	4	0	1	4	0	1	1	1	4	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

142

Lampiran 4 Output Hasil

		Jenis Kelamin			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	92	86.0	86.0	86.0
	Perempuan	15	14.0	14.0	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

		usia			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20-29	41	38.3	38.3	38.3
	30-39	36	33.6	33.6	72.0
	40-49	29	27.1	27.1	99.1
	50-59	1	.9	.9	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Safety riding adalah salah satu upaya untuk mencegah serta menurunkan kejadian kecelakaan lalu lintas.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	8	7.5	7.5	7.5
	Benar	99	92.5	92.5	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Safety riding hanya dilakukan saat perjalanan jauh

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Benar	53	49.5	49.5	49.5
	Salah	54	50.5	50.5	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

**Kewaspadaan (Alertness), Kesadaran (Awareness), Sikap dan Mental (Attitude)
merupakan konsep safety riding]**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	37	34.6	34.6	34.6
	Benar	70	65.4	65.4	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

**Penerapan safety riding dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan
setelah berkendara.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	46	43.0	43.0	43.0
	Benar	61	57.0	57.0	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

**Dalam UU No. 22 Tahun 2009 diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM
dan STNK.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	40	37.4	37.4	37.4
	Benar	67	62.6	62.6	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Helm digunakan hanya untuk melindungi dari panas dan hujan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Benar	28	26.2	26.2	26.2
	Salah	79	73.8	73.8	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Pemakaian safety apparels dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	44	41.1	41.1	41.1
	Benar	63	58.9	58.9	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Keberadaan kaca spion hanya sebagai formalitas.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Benar	49	45.8	45.8	45.8
	Salah	58	54.2	54.2	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Rem belakang efektif dalam membantu pengereman secara mendadak.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	34	31.8	31.8	31.8
	Benar	73	68.2	68.2	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	14	13.1	13.1	13.1
	Benar	93	86.9	86.9	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Benar	60	56.1	56.1	56.1
	Salah	47	43.9	43.9	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Sepeda motor berjalan di lajur kiri, penggunaan lajur kanan hanya untuk mendahului.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	29	27.1	27.1	27.1
	Benar	78	72.9	72.9	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

SIM, STNK dan mengenakan helm standar adalah komponen penting yang diwajibkan pengendara kendaraan bermotor roda dua.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Salah	5	4.7	4.7	4.7
	Benar	102	95.3	95.3	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Safety riding dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	17	15.9	15.9	15.9
	TS	20	18.7	18.7	34.6
	R	6	5.6	5.6	40.2
	S	18	16.8	16.8	57.0
	SS	46	43.0	43.0	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Anda melakukan safety riding meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	16	15.0	15.0	15.0
	TS	21	19.6	19.6	34.6
	R	7	6.5	6.5	41.1
	S	23	21.5	21.5	62.6
	SS	40	37.4	37.4	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Ketika akan melakukan perjalanan dekat, anda tidak perlu melakukan pemeriksaan kendaraan None

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SS	18	16.8	16.8	16.8
	S	31	29.0	29.0	45.8
	R	16	15.0	15.0	60.7
	TS	24	22.4	22.4	83.2
	STS	18	16.8	16.8	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Anda boleh membawa penumpang lebih dari 1 orang dewasa.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SS	19	17.8	17.8	17.8
	S	20	18.7	18.7	36.4
	R	12	11.2	11.2	47.7
	TS	30	28.0	28.0	75.7
	STS	26	24.3	24.3	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Demi keamanan, Anda selalu membawa SIM C dan STNK saat berkendara.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	12	11.2	11.2	11.2
	TS	27	25.2	25.2	36.4
	R	5	4.7	4.7	41.1
	S	19	17.8	17.8	58.9
	SS	44	41.1	41.1	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Ketika hendak membelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu sein.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	13	12.1	12.1	12.1
	TS	26	24.3	24.3	36.4
	R	5	4.7	4.7	41.1
	S	19	17.8	17.8	58.9
	SS	44	41.1	41.1	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Ketika jalanan sepi, anda boleh mengendarai sambil memegang handphone.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SS	18	16.8	16.8	16.8
	S	33	30.8	30.8	47.7
	R	11	10.3	10.3	57.9
	TS	20	18.7	18.7	76.6
	STS	25	23.4	23.4	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Sebaiknya melakukan service rutin untuk mengetahui kondisi sepeda motor agar tetap aman.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	12	11.2	11.2	11.2
	TS	26	24.3	24.3	35.5
	R	6	5.6	5.6	41.1
	S	20	18.7	18.7	59.8
	SS	43	40.2	40.2	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memiliki rem depan dan belakang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	11	10.3	10.3	10.3
	Ya	96	89,7	89,7	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memiliki lampu sen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	41	38.3	38.3	38.3
	Ya	66	61.7	61.7	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memiliki lampu rem

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	29	27.1	27.1	27.1
	Ya	78	72.9	72.9	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memiliki kaca spion lengkap

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	65	60.7	60.7	60.7
	Ya	42	39.3	39.3	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memiliki klakson

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	34	31.8	31.8	31.8
	Ya	73	68.2	68.2	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memakai HELM berstandar SNI

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	28	26.2	26.2	26.2
	Ya	79	73.8	73.8	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Pelindung mata dan wajah (kacamata dan masker)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	56	52.3	52.3	52.3
	Ya	51	47.7	47.7	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Pelindung badan (jaket atau rompi)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	15	14.0	14.0	14.0
	Ya	92	86.0	86.0	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memakai sarung tangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	66	61.7	61.7	61.7
	Ya	41	38.3	38.3	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Memakai sepatu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	34	31,8	43.9	43.9
	Ya	73	68,2	56.1	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda membimbing agar dapat mengendarai motor dengan baik dan benar?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	28	26.2	26.2	26.2
	Ya	79	73.8	73.8	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	11	10.3	10.3	10.3
	Ya	96	89.7	89.7	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda mengingatkan untuk memakai APD (Alat Pelindung Diri) ketika berkendara?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	76	71.0	71.0	71.0
	Ya	31	29.0	29.0	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda mengingatkan untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	51	47.7	47.7	47.7
	Ya	56	52.3	52.3	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda rutin menanyakan seputar aktivitas berkendara dalam sehari-hari?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	74	69.2	69.2	69.2
	Ya	33	30.8	30.8	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	63	58.9	58.9	58.9
	Ya	44	41.1	41.1	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda mengingatkan untuk melakukan servis motor secara teratur?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	55	51.4	51.4	51.4
	Ya	52	48.6	48.6	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Apakah rekan kerja Anda membiarkan saja jika melakukan kesalahan dalam berkendara?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ya	31	29.0	29.0	29.0
	Tidak	76	71.0	71.0	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Riwayat Kecelakaan Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak	35	32.7	32.7	32.7
	ya	72	67.3	67.3	100.0
	Total	107	100.0	100.0	

Pengetahuan dalam Berkendara * Kecelakaan Kerja

Crosstab

			Kecelakaan Kerja		Total
			Ya	Tidak	
Pengetahuan dalam Berkendara	Pengetahuan Rendah	Count	17	20	37
		% within Pengetahuan dalam Berkendara	45,9%	54,1%	100,0%
	Pengetahuan Baik	Count	55	15	70
		% within Pengetahuan dalam Berkendara	78,6%	21,4%	100,0%
Total	Count		72	35	107
	% within Pengetahuan dalam Berkendara		67,3%	32,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	11,706 ^a	1	,001		
Continuity Correction ^b	10,270	1	,001		
Likelihood Ratio	11,481	1	,001		
Fisher's Exact Test				,001	,001
Linear-by-Linear Association	11,596	1	,001		
N of Valid Cases	107				

Sikap dalam Berkendara * Kecelakaan Kerja

Crosstab

			Kecelakaan Kerja		Total
			Ya	Tidak	
Sikap dalam Berkendara	Sikap Negatif	Count	51	16	67
		% within Sikap dalam Berkendara	76,1%	32,7%	100,0%
	Sikap Positif	Count	21	19	40
		% within Sikap dalam Berkendara	52,5%	47,5%	100,0%
Total	Count		72	35	107
	% within Sikap dalam Berkendara		67,3%	32,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6,348 ^a	1	,012		
Continuity Correction ^b	5,321	1	,021		
Likelihood Ratio	6,260	1	,012		
Fisher's Exact Test				,019	,011
Linear-by-Linear Association	6,289	1	,012		
N of Valid Cases	107				

Kelengkapan Kendaraan * Kecelakaan Kerja

Crosstab

			Kecelakaan Kerja		Total
			Ya	Tidak	
Kelengkapan Kendaraan	Tidak Memenuhi	Count	24	23	47
		% within Kelengkapan Kendaraan	51,1%	48,9%	100,0%
	Memenuhi	Count	48	12	60
		% within Kelengkapan Kendaraan	80%	20%	100,0%
Total	Count		72	35	107
	% within Kelengkapan Kendaraan		67,3%	32,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	8.085 ^a	1	.004		
Continuity Correction ^b	6.930	1	.008		
Likelihood Ratio	8.565	1	.003		
Fisher's Exact Test				.006	.004
Linear-by-Linear Association	8.010	1	.005		
N of Valid Cases	107				

Kelengkapan Atribut Keselamatan * Kecelakaan Kerja

Crosstab

			Kecelakaan Kerja		Total
			Ya	Tidak	
Kelengkapan Atribut Keselamatan	Tidak Memenuhi	Count	25	17	42
		% within Kelengkapan Atribut Keselamatan	59,5%	40,5%	100,0%
	Memenuhi	Count	47	18	65
		% within Kelengkapan Atribut Keselamatan	72,3%	27,7%	100,0%
Total	Count		72	35	107
	% within Kelengkapan Atribut Keselamatan		67,3%	32,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1,894 ^a	1	,169		
Continuity Correction ^b	1,358	1	,244		
Likelihood Ratio	1,877	1	,171		
Fisher's Exact Test				,207	,122
Linear-by-Linear Association	1,877	1	,171		
N of Valid Cases	107		,169		

Peran Rekan Kerja * Kecelakaan Kerja

Crosstab

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

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4,383 ^a	1	,036		
Continuity Correction ^b	3,537	1	,060		
Likelihood Ratio	4,323	1	,038		
Fisher's Exact Test				,055	,031
Linear-by-Linear Association	4,343	1	,037		
N of Valid Cases	107				

Lampiran 5 Surat Permohonan Izin Penelitian dari FKM UMI

YAYASAN WAKAF UMI
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
KAMPUS II UMI, Jln. Urip Sumoharjo KM 5 Makassar Info - www.fkmumi.ac.id

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Nomor : 0749/B.09/FKM-UMI/XII/2025
Lamp : -
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

08 Desember 2025 M
17 Jumadi akhir 1447 H

Kepada Yang Terhormat
Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu satu Pintu
Cq. Bidang Penyelenggaraan Pelayanan Perizinan
Di
Makassar

كاته بر و الله ورحمة عليم السلام

Dengan Rahmat Allah SWT, dalam rangka penyusunan Skripsi dari mahasiswa:

Nama	: Dhiya Fathi Ghassani Gurandi
Stambuk	: 14120220055
Program Studi	: Kesehatan Masyarakat
Peminatan	: Kesehatan dan keselamatan kerja (K3)

Dimohon kiranya yang bersangkutan dapat diberikan izin / rekomendasi untuk melaksanakan Penelitian di:

"Makassar"

Judul Penelitian :
"Faktor yang Berhubungan antara Perilaku Safety Riding dengan Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2025"

Demikianlah permohonan ini, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

التوازي والله ورحمة عليم

a.n Dekan
Wakil Dekan-I Bidang Akademik

Dr. Sudana, SST., MPH.

Tembusan:

1. Dekan FKM UMI (Sebagai laporan)
2. Arsip

www.fkmumi.ac.id
KESEHATAN MASYARAKAT - ILMU KEPERAWATAN - KEBIDANAN - NERS
"Terwujudnya Fakultas Kesehatan Masyarakat yang Unggul dalam menghasilkan tenaga kesehatan yang berdaya saing dan islami dalam pengembangan ilmu kesehatan masyarakat pada tingkat Nasional tahun 2020"

fkmumiofficial Fakultas Kesehatan Masyarakat UMI fkmumiofficial fkmumiofficial

Lampiran 6 Surat Permohonan Izin Penelitian dari DPMPTSP Kota Makassar

 PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU Jl. Bougainville No.5 Telp. (0411) 441077 Fax. (0411) 448936 Website : http://proptsp.sulselprov.go.id Email : ptsp@sulselprov.go.id Makassar 90231		
Nomor	: 25891/S.01/PTSP/2026	Kepada Yth.
Lampiran	: -	Walikota Makassar
Perihal	: <u>Izin penelitian</u>	
di- Tempat		
Berdasarkan surat Wakil Dekan-I Bidang Akademik Fak. kesehatan Masyarakat UMI Makassar Nomor : 0749/B.09/FKM-UMI/XII/2025 tanggal 08 Desember 2025 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:		
N a m a	: DHIYA FATHI GHASSANI GURANDI	
Nomor Pokok	: 14120220055	
Program Studi	: Kesehatan Masyarakat	
Pekerjaan/Lembaga	: Mahasiswa (S1)	
Alamat	: Jl. Urip Sumoharjo Km. 05, Makassar	
 PROVINSI SULAWESI SELATAN		
Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kantor saudara dalam rangka menyusun SKRIPSI, dengan judul :		
" FAKTOR YANG BERHUBUNGAN ANTARA PERILAKU SAFETY RIDING DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA OJEK ONLINE DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2026 "		
Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. 12 Januari s/d 12 Februari 2026		
Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami menyetujui kegiatan dimaksud dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.		
Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.		
Diterbitkan di Makassar Pada Tanggal 10 Januari 2026		
KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN		
		
ASRUL SANI, S.H., M.Si. Pangkat : PEMBINA UTAMA MUDA (IV/c) Nip : 19750321 200312 1 008		
Tembusan Yth		
1. Wakil Dekan-I Bidang Akademik Fak. kesehatan Masyarakat UMI Makassar di Makassar; 2. <i>Pertinggal.</i>		

Lampiran 7 Surat Pernyataan Kode Etik Penelitian



KOMITE ETIK PENELITIAN (KEP)
Universitas Muslim Indonesia
Jalan Urip Sumoharjo Gedung Menara UMI lantai 2 Telp. & Fax. (0411)
428075 Makassar 90231 Website: www.umi.ac.id
Email: kep@umi.ac.id



REKOMENDASI PERSETUJUAN ETIK (*Expedited*)

NOMOR : 042/A.1/KEP-UMI/II/2026

Berdasarkan Pemeriksaan Protokol dan Dokumen yang berhubungan dengan Protokol Penelitian:

Nama Peneliti : Dhiya Fathi Ghassani Gurandi

Judul Penelitian : Faktor yang Berhubungan antara Perilaku Safety Riding dengan Kecelakaan Kerja pada Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2025

No Register:

U	M	I	0	1	2	5	1	2	9	7	5
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Telah di review

secara(*Expedited*) oleh tim reviewer Komite Etik Penelitian UMI dengan

No Versi :1

No PSP :0

Berdasarkan hasil pemeriksaan reviewer, maka Pengurus Komite Etik Penelitian UMI memberikan **Persetujuan / Rekomendasi Etik** untuk Pelaksanaan Penelitian tersebut di atas sampai dengan Tanggal **13 Januari 2027**.

Dalam melaksanakan penelitian ini, Peneliti diminta untuk menjaga dan menghormati martabat makhluk hidup (Manusia / Hewan Coba) yang menjadi subyek / responden / informan dalam penelitian ini. Dengan demikian diharapkan masyarakat luas dapat memperoleh manfaat yang baik dari penelitian ini.

Pada akhir penelitian, laporan pelaksanaan penelitian harus diserahkan kepada KEP UMI Makassar. Jika ada perubahan protokol dan atau perpanjangan penelitian, harus mengajukan kembali permohonan kajian etik penelitian (Amandemen Protokol).

Makassar, 13 Januari 2026



Ketua Komite Etik Penelitian (KEP) UMI

Dr. H. Samsualam, SKM., S.Kep, Ns. M. Kes, M. Kep

Lampiran 8 Surat Keterangan Lulus Plagiasi



KAMPUS II UMI . JL. Urip Sumoharjo KM 5 Makassar Info – www.fkmumi.ac.id



SURAT KETERANGAN LULUS PLAGIASI

Nomor : 1193/PL.00/FKM/UMI/RB/2025

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Unit Ruang Baca Fakultas Kesehatan Masyarakat dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : DHIYA FATHI GHASSANI GURANDI
NIM : 14120220055
Judul : FAKTOR YANG BERHUBUNGAN ANTARA PERILAKU SAFETY RIDING
DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA OJEK ONLINE DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2026
Program Studi / Peminatan : KESEHATAN MASYARAKAT / KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
Status : Lulus (30%)
Laporan Hasil Plagiasi : Terlampir

Adalah benar-benar sudah lulus pengecekan plagiasi dari Naskah publikasi Tugas Akhir dengan menggunakan aplikasi Turnitin.

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, 25 Februari, 2026

Operator Turnitin FKM UMI

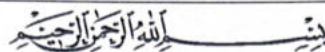
Sitti Hadijah, A.Md

Lampiran 9 Surat Pernyataan Keaslian Data



**LABORATORIUM KOMPUTER
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA**

Jl. Urip Sumoharjo Km. 05 Kampus II Telp. (0411) 425607 Makassar 90231



SURAT PERNYATAAN KEASLIAN DATA

Nomor : 021/A.01/LAB.KOMP-FKM-UMI/II/2026

NAMA : DHIYA FATHI GHASSANI GURANDI
JENIS KELAMIN : PEREMPUAN
STAMBUK : 14120220055
PRODI : KESEHATAN MASYARAKAT
PEMINATAN : KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA
JUDUL SKRIPSI : FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU
SAFETY RIDING DENGAN KECELAKAN KERJA PADA
OJEK ONLINE DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2026

Apabila dikemudian hari terbukti tidak benar, maka saya bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Wallahu Waliyyut Taufiq Walhidayah

Mengetahui
Kepala Lab. Komputer FKM UMI



FATMA JAMA, S.Kep.,Ns.,M.Kes

Makassar, 23 Februari 2026

Yang membuat pernyataan
Peneliti

DHIYA FATHI GHASSANI GURANDI

Lampiran 10 Dokumentasi Penelitian



Gambar 1. Proses Pengisian Kueasioner oleh Responden



Gambar 2. Proses Pengisian Kueasioner oleh Responden



Gambar 3. Proses Pengisian Kueasioner oleh Responden



Gambar 4. Proses Pengisian Kueasioner oleh Responden

Lampiran 11 Riwayat Hidup Penulis

A. Identitas Diri

1. Nama : Dhiya Fathi Ghassani Gurandi
2. Stambuk : 14120220055
3. Tempat/Tanggal Lahir : Makassar, 18 Maret 2004
4. Jenis Kelamin : Perempuan
5. Agama : Islam
6. Alamat : Graha Mallengkeri AR3/6
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Gurandi
 - b. Ibu : drg. Rasyimi Rasyid, S.Kg

B. Riwayat Pendidikan

1. SDIT Al-Fityan School GOWA
2. SMPIT Al-Fityan School GOWA
3. SMA Negeri 2 Makassar