AJOSHE : Arga Journal of Occupational Safety, Health and Environment | *e-ISSN xxxx-xxxx*
Vol. 1, No. 1, Juli, 2026, hlm. 43–48

Hubungan Tingkat Pengetahuan *Safety Riding* Dengan Perilaku Berkendara Aman Pada Pengendara Ojek *Online* Gasken Di Suradadi Tegal

Puput Rosianna Fadyla[1], Triyono Rakhmadi[2]
Program Studi Keselamatanan dan Kesehatan Kerja , Universitas Bhamada Slawi, Tegal, Indonesia
Email: Pupuutrosfadylaa@gmail.com, rakhmadijaya72@gmail.com

A B S T R A K

Perilaku berkendara aman merupakan faktor krusial dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas, terutama bagi pengendara ojek *online* yang memiliki mobilitas tinggi. Pengetahuan *safety riding* dianggap sebagai salah satu aspek yang dapat memengaruhi perilaku tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara tingkat pengetahuan *safety riding* dengan perilaku berkendara aman pada pengendara ojek online Gasken di Suradadi Tegal. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain *cross-sectional*. Sampel terdiri dari 30 pengendara ojek *online* Gasken yang dipilih menggunakan teknik *total sampling.* Data dikumpulkan melalui kuesioner tingkat pengetahuan *safety riding* dan perilaku berkendara aman, kemudian dianalisis menggunakan statistik deskriptif dan fisher's exact test. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki tingkat pengetahuan *safety riding* dalam kategori cukup (83,3%) dan mayoritas (90%) melaporkan perilaku berkendara yang aman. Uji *fisher's exact test* menunjukkan tidak terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara tingkat pengetahuan *safety riding* dengan perilaku berkendara aman (p = 1,000). Jadi disimpulkan bahwa penelitian ini, tingkat pengetahuan *safety riding* tidak berhubungan secara signifikan dengan perilaku berkendara aman pada pengendara ojek *online* Gasken di Suradadi Tegal.

Kata Kunci: *tingkat pengetahuan safety riding, perilaku berkendara aman, ojek online.*

A B S T R A C T

Safe driving behavior is a crucial factor in reducing traffic accidents, especially for online motorcycle taxi drivers who have high mobility. Safety riding knowledge is considered one of the aspects that may influence such behavior. The study aims to determine the relationship between the level of safety riding knowledge and safe driving behavior among Gasken online motorcycle taxi drivers in Suradadi, Tegal. A quantitative method with a cross-sectional design was used. The sample consisted of 30 Gasken drivers selected through total sampling. Data were collected using questionnaires on safety riding knowledge and safe driving behavior, and analyzed using descriptive statistics and fisher's exact test. The results showed that the majority of respondents had a moderate level of safety riding knowledge (83,3%) and most (90%) reported engaging in safe driving behavior. The fisher's exact test indicated no statistically significant relationship between the level of safety riding

knowledge and safe driving behavior (p = 1,000). It is concluded that in this study, the level of safety riding knowledge was not significantly associated with safe driving behavior among Gasken online motorcycle taxi drivers in Suradadi, Tegal.

Keywords: *safety riding knowledge level, safe driving behavior, online motorcycle.*

PENDAHULUAN

Transportasi di masa *modern*, memegang peran krusial dalam mendukung mobilitas masyarakat karena telah menjadi kebutuhan dasar untuk menunjang kelancaran aktivitas sehari-hari. E*ra* globalisasi yang ditandai dengan kemajuan teknologi *modern* dan pertumbuhan jumlah penduduk, peningkatan jumlah kendaraan serta layanan transportasi publik *modern* menjadi fenomena yang tak terhindarkan. Peningkatan transportasi publik *modern* secara langsung berkontribusi pada permasalahan di jalan raya, seperti meningkatnya kepadatan lalu lintas yang pada akhirnya dapat memicu risiko kecelakaan.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Undang-Undang Republik Indonesia, 2009).

Global status report on road safety pada tahun 2023 tentang keselamatan jalan raya yang dirilis oleh WHO, kecelakaan lalu lintas jalan raya terus menjadi ancaman serius terhadap kehidupan manusia, dengan lebih dari 1,19 juta korban meninggal akibat lalu lintas. Laporan ini mengungkap bahwa cedera lalu lintas tetap menjadi penyebab kematian utama di kalangan anak-anak dan remaja berusia 5-29 tahun. Lebih dari separuh kematian terjadi di kalangan pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara sepeda motor, khususnya mereka yang tinggal di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah termasuk di Indonesia (WHO, 2023).

Tahun 2024, di Indonesia terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 220.647 yang terjadi sepanjang Januari 2024 hingga akhir Oktober 2024. Peristiwa tersebut menewaskan sekitar 22.970 jiwa. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi hingga Oktober 2024 didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan jumlah 169.559 kasus. Kemudian disusul angkutan barang dengan 22.609 kasus dan angkutan orang (bus) 17.651 kasus (Kompas, 2024).

Sedangkan pada tahun 2023 kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Tegal tercatat sebanyak 513 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan data korban meninggal dunia mencapai 177 jiwa. Angka ini mengalami penurunan sebanyak 15% dibandingkan tahun 2022, dimana

tercatat 607 kejadian kecelakaan dengan 115 jiwa korban meninggal dunia. Meski jumlah kecelakaan menurun, peningkatan jumlah korban jiwa dari 115 menjadi 177 orang menandakan adanya eskalasi dalam tingkat fatalitas kecelakaan. Salah satu wilayah yang termasuk dalam data ini adalah kecamatan Suradadi, yang berkontribusi terhadap jumlah kecelakaan di Kabupaten Tegal (Badan Pusat Statistik Kabupaten Tegal, 2024).

Penelitian ini akan memberikan gambaran spesifik mengenai sejauh mana pengetahuan tentang *safety riding* mempengaruhi perilaku berkendara para pengemudi ojek *online* Gasken. Gasken sendiri merupakan ojek *online* yang bergerak di bidang antar jasa dan barang namun tidak memungkinkan kalau terkadang membawa penumpang. Gasken sendiri belum pernah diteliti sebelumnya sehingga membuat saya tertarik untuk meneliti tentang hubungan tingkat pengetahuan s*afety riding* dengan perilaku berkendara aman pada pengendara ojek *online* Gasken di Suradadi Tegal.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain *cross sectional.* Sampel dalam penelitian ini adalah para pengendara ojek online Gasken yang berjumlah 30 orang. Teknik pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner tertutup, terdiri dari 17 pertanyaan untuk variabel tingkat pengetahuan *safety riding* dan 18 pertanyaan untuk variabel perilaku berkendara aman, dengan skala Guttman (0 salah, 1 benar) dan skala Likert (1 tidak pernah, 2 jarang, 3 kadang-kadang, dan 4 selalu). Penentuan kategori menggunakan rentang kurang, cukup, dan baik untuk tingkat pengetahuan *safety riding* sedangkan untuk perilaku berkendara aman ada tidak aman dan aman. Analisis data dilakukan dengan Uji Bivariat menggunakan uji Chi-Square Namun uji *Chi-Square* memiliki syarat tertentu agar hasilnya bisa digunakan. Salah satu syaratnya adalah tidak boleh >20% sel pada tabel yang memiliki nilai harapan (*expected count*) <5. Jika syarat ini tidak terpenuhi maka hasil uji *Chi-Square* tidak bisa digunakan sehingga menggunakan uji statistik lain yaitu *Fisher's Exact Test*. Uji *Fisher's Exact Test* juga digunakan untuk mengetahui apakah ada hubungan antara dua variabel.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Tingkat Pengetahuan *Safety Riding*

Kategori	Frekuensi (N)	Persentase (%)
Kurang	3	10
Cukup	25	83,3
Baik	2	6,7
Total	30	100

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Perilaku Berkendara Aman

Kategori	Frekuensi (N)	Persentase (%)
Tidak Aman	3	10
Aman	27	90
Total	30	100

Hasil analisis menunjukkan bahwa dari 30 responden, sebanyak 25 orang (83,3%) memiliki pengetahuan cukup, 3 orang (10%) kurang, dan 2 orang (6,7%) baik. Sedangkan untuk perilaku berkendara aman ada 27 orang (90%) berperilaku aman, dan 3 orang (10%) berperilaku tidak aman.

Tabel 3. Chi-Square Tests

Chi-Square Tests	**Value**	**df**	**Asymptotic Significance (2-sided)**	**Exact Sig. (2-sided)**	**Exact Sig. (1-sided)**	**Point Probability**
Pearson Chi-Square	,667[a]	2	,717	1,000		
Likelihood Ratio	1,159	2	,560	1,000		
Fisher's Exact Test	,667			1,000		
Linear-by-Linear Association	,022[b]	1	,883	1,000	,758	,603
N of Valid Cases	30					

Catatan:

a. 5 cells (83,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,20.

PEMBAHASAN

Uji fisher's exact test menunjukkan tidak adanya hubungan yang signifikan secara statistik dengan p-value 1,000 > α 0,05 antara tingkat pengetahuan *safety riding* dengan perilaku berkendara aman pada responden penelitian ini. Temuan ini mengindikasikan bahwa variasi dalam tingkat pengetahuan responden tidak secara signifikan berkaitan dengan variasi dalam perilaku berkendara aman yang mereka laporkan. Beberapa faktor metodologis mungkin berkontribusi pada hasil ini, terutama ukuran sampel yang relative kecil (N=30) yang memiliki kekuatan statistic rendah, serta variabilitas yang rendah pada variable perilaku dimana 90% responden melaporkan perilaku aman.

Temuan penelitian ini juga didukung oleh beberapa penelitian antara lain penelitian Maulana dan Subekti (2024) menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas pada pekerja sektor transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh tingkat pengetahuan, tetapi juga oleh beban kerja, tekanan operasional, kondisi lingkungan, serta perilaku pengendara di lapangan. Dengan demikian, peningkatan pengetahuan mengenai *safety riding* belum tentu mampu menghasilkan perubahan perilaku apabila tidak disertai dengan pengendalian faktor-faktor risiko lain yang memengaruhi pengendara secara langsung.

Meskipun secara intuitif diharapkan pengetahuan yang lebih baik akan mengarah pada perilaku yang lebih baik, sesuai dengan *Theory of Planned Behavior* (TPB) yang dikemukakan oleh Ajzen, (2012), pengetahuan hanyalah salah satu komponen yang mungkin memengaruhi sikap, namun niat berperilaku

dan perilaku aktual juga sangat dipengaruhi oleh norma subjektif dan persepsi kontrol perilaku. Dalam konteks pengendara ojek online Gasken, faktor-faktor seperti tekanan pekerjaan, tuntunan waktu dari pelanggan, atau norma kelompok terkait cara berkendara yang efisien mungkin memainkan peran yang lebih dominan dibandingkan tingkat pengetahuan teoritis semata. Hal ini sejalan dengan penelitian Wahyuningsih (2023), yang menunjukkan bahwa sikap dan tingkat kelelahan pengemudi memiliki hubungan signifikan terhadap perilaku aman berkendara, sementara masa kerja atau pengalaman tidak selalu menjadi faktor dominan. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa perilaku merupakan respon kompleks terhadap berbagai stimulus internal (emosi, motivasi) dan eksternal (lingkungan) (Maklasa, 2023).

Fenomena *Knowledge Attitude Practice* (KAP) gap juga memberikan perspektif penting meskipun mayoritas responden memiliki pengetahuan pada level ‘cukup’, hal ini tidak serta merta diikuti oleh implementasi perilaku aman secara konsisten. Teori Lawrence Green (1980), sebagaimana dikutip Nurmala, (2020) dapat menjelaskan hal ini melalui interaksi antara faktor predisposisi (pengetahuan), faktor pemungkin (misalnya kondisi infrastruktur dan kendaraan), dan faktor penguat (misalnya sanksi atau penghargaan dari perusahaan). Faktor lingkungan eksternal seperti beban kerja dan kondisi jalan menjadi hal penting yang perlu diperhitungkan. Penelitian oleh Maulana *et al*, (2024) di Kecamatan Bojong Kabupaten Tegal juga menemukan bahwa beban kerja yang tinggi, terutama saat momen promo dengan volume barang besar, menyebabkan kelelahan dan meningkatkan risiko kecelakaan.

Pendekatan tersebut juga diperkuat oleh penelitian Subekti dkk. (2024) mengenai analisis risiko *Musculoskeletal Disorders* pada pekerja usaha mikro yang menegaskan bahwa perilaku kerja aman dipengaruhi oleh kombinasi faktor individu, ergonomi, serta kondisi lingkungan kerja. Temuan tersebut mengindikasikan bahwa intervensi keselamatan yang hanya berfokus pada peningkatan pengetahuan memiliki efektivitas yang terbatas apabila tidak disertai perbaikan sistem kerja dan pengendalian faktor risiko di tempat kerja. Temuan tidak adanya hubungan signifikan ini sejalan dengan penelitian oleh Rupman dan Srisantyorini, (2021) yang juga tidak menemukan hubungan pada pengendara ojek online di kabupaten Bogor. Namun, hasil ini berbeda dengan penelitian Berlicia dan Camelia, (2023) yang menemukan adanya hubungan, dimana perbedaan tersebut mungkin disebabkan oleh variasi dalam ukuran sampel yang lebih besar dan metodologi. Implikasi praktis dari temuan ini sejalan dengan kerangka Behavior Based safety (BBS) Mahawati *et al*, (2021) dan teori Green, adalah upaya meningkatkan perilaku berkendara aman pada pengendara ojek *online* Gasken tidak cukup hanya dengan intervensi berbasis pengetahuan. Diperlukan strategi intervensi yang lebih holistik yang juga menyasar pembentukan sikap yang kuat, norma yang mendukung keselamatan, peningkatan persepsi kontrol perilaku, penguatan positif.

SIMPULAN

Mayoritas pengendara ojek *online* Gasken dalam penelitian ini memiliki tingkat pengetahuan safety riding yang tergolong ‘cukup’ dan melaporkan perilaku berkendara yang aman.

Keberadaan 10% responden yang masih berperilaku tidak aman menunjukkan adanya potensi risiko yang perlu menjadi perhatian. Temuan utama dari penelitian ini adalah hasil uji statistik *Fisher's Exact Test* menunjukkan tidak terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara tingkat pengetahuan safety riding dengan perilaku berkendara aman (p = 1,000). Hal ini mengindikasikan bahwa dalam konteks yang diteliti, tingkat pengetahuan teoritis bukan merupakan faktor penentu utama yang berhubungan langsung dengan praktik berkendara aman, yang menyiratkan kemungkinan adanya pengaruh yang lebih kuat dari faktor lain seperti kebiasaan, norma kelompok, atau tuntutan pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

Ajzen, I. (2012). The theory of planned behavior. *Handbook of Theories of Social Psychology: Volume 1*, 438–459. https://doi.org/10.4135/9781446249215.n22

Badan pusat statistik kabupaten Tegal. (2024). *Angka kecelakaan 2022-2023*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Tegal. https://tegalkab.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTM1IzI=/angka-kecelakaan.html

Berlicia, I., & Camelia, A. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Terhadap Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Palembang. *Health Information : Jurnal Penelitian*, *15*(3), 1–9. https://doi.org/10.36990/hijp.v15i3.1328

Kompas. (2024). *Sepanjang 2024 Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tembus 220.647 Kasus.* Kompas. https://otomotif.kompas.com/read/2024/11/22/171200115/sepanjang-2024-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-tembus-220.647?utm_source=chatgpt.com#google_vignette

Mahawati et al. (2021). *Keselamatan kerja dan kesehatan lingkungan industri*. Yayasan Kita Menulis.

Maklasa. (2023). *MANAJEMEN PERILAKU*. PT. Nas Media Indonesia.

Maulana, M. A., Subekti, A. T., Pratiwi, A., & Sukmandari, E. A. (2024). Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Kurir Ekspedisi X Di Kecamatan Bojong Kabupaten Tegal. *Bhamada Occupational Health and Safety Environment Journal*, *2*(1), 7–13. https://doi.org/10.36308/bohsej.v2i1.651

Nurmala, I. (2020). *Promosi Kesehatan* (Zadina (ed.)). AIRLANGGA UNIVERSITY PRESS.

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

Undang-Undang Republik Indonesia. (2009). *UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. *Kolisch 1996*, 49–56.

Wahyuningsih, N. A. (2023). Hubungan Masa Kerja, Sikap, Dan Kelelahan Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Supir Mini Bus Di Pt. Budi Santoso Jaya. *Bhamada Occupational Health and Safety Environment Journal*, *1*(1), 10–17. https://doi.org/10.36308/bohsej.v1i1.571

WHO. (2023). *Global Status Report on Road Safety 2023*. World Health Organization. https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517

Pramono TD, Subekti, Agung Tyas, Atmoko D. Analisis Risiko Musculoskletal Disorders(Msds) Pada Pekerja Usaha Mikro Pembuatan Alat Musik Tradisional Menggunakan Nordic Body Map. J Ilmu dan Teknol Kesehat [Internet]. 2024;15(2):9–15. Available from: https://ejournal.bhamada.ac.id/index.php/jik/article/view/693/470