

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGEMUDI OJEK *ONLINE* DI KOTA BEKASI TAHUN 2025

Fasfahis Sophal Jamil, Noor Latifah A, Nurfadhilah

Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Jakarta

Jl. KH. Ahmad Dahlan, Cirendeui, Ciputat, Tangerang Selatan 15419

Email : fasfahisoca23@gmail.com

ABSTRAK

Studi ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi tahun 2025. Studi ini menggunakan desain *cross-sectional* dengan pendekatan kuantitatif dan melibatkan 120 responden yang dipilih menggunakan metode *accidental sampling*. Alat yang digunakan adalah kuesioner yang telah divalidasi dan diuji keandalannya, dengan analisis data dilakukan menggunakan uji *Chi-Square*. Hasil menunjukkan bahwa hanya variabel sikap yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku berkendara yang aman ($p=0.000$; $OR=4.091$), sementara usia, jenis kelamin, pendidikan, pengalaman kerja, dan pengetahuan tidak menunjukkan hubungan yang signifikan ($p>0.05$). Disimpulkan bahwa sikap positif pengemudi memainkan peran krusial dalam meningkatkan perilaku berkendara yang aman. Saran penelitian ini meliputi peningkatan kesadaran dan komitmen pengemudi ojek *online* terhadap keselamatan melalui edukasi penggunaan APD dan pemeriksaan kendaraan rutin. Instansi terkait diharapkan menyelenggarakan pelatihan keselamatan berbasis pembentukan sikap dengan pendekatan edukatif serta menetapkan kebijakan pengawasan dan insentif berbasis kinerja.

Kata kunci: Perilaku, Keselamatan Berkendara, Sikap

ABSTRACT

This study aims to analyze the factors related to driving safety behavior among online motorcycle taxi drivers in Bekasi City in 2025. This study uses a cross-sectional design with a quantitative approach and involves 120 respondents selected using accidental sampling. The tool used was a validated and reliable questionnaire, with data analysis conducted using the Chi-Square test. The results indicate that only the attitude variable has a significant relationship with safe driving behavior ($p=0.000$; $OR=4.091$), while age, gender, education, work experience, and knowledge do not show a significant relationship ($p>0.05$). It was concluded that positive driver attitudes play a crucial role in improving safe driving behavior. Recommendations from this study include increasing awareness and commitment among online motorcycle taxi drivers toward safety through education on the use of personal protective equipment (PPE) and regular vehicle inspections. Relevant authorities are encouraged to conduct safety training focused on attitude development using an educational approach, as well as establish performance-based supervision policies and incentives.

Keywords: Behavior, Driving Safety, Attitude

Article history

Received: Juli 2025

Reviewed: Juli 2025

Published: Juli 2025

Plagiarism checker no 234

Prefix doi :

[10.8734/Nutricia.v1i2.365](https://doi.org/10.8734/Nutricia.v1i2.365)

Copyright : Author

Publish by : Nutricia



This work is licensed under a [creative commons attribution-noncommercial 4.0 international license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat yang signifikan, termasuk di wilayah Asia Tenggara, di mana pada tahun 2021 tercatat sebagai penyebab kematian ke-10 (World Health Organization, 2024).

Laporan *Global Status Report on Road Safety* tahun 2023 dari Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), tercatat bahwa pada tahun 2021 terjadi sekitar 1,19 juta kasus kematian yang berhubungan dengan kecelakaan di jalan raya (World Health Organization, 2023).

Menurut Badan Pusat Statistik Indonesia, per tahun 2019 kecelakaan lalu lintas meningkat rata-rata 6,90% hingga tahun 2023, disertai kenaikan cedera berat 4,98%, cedera ringan 7,13%, dan korban jiwa 2,10%. Korlantas POLRI mencatat 152.008 kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2023, naik 10,27% dibandingkan tahun 2022. (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2024)

Di Indonesia terdapat 3 provinsi dengan angka kecelakaan lalu lintas paling tinggi, yaitu berkisar antara 5% hingga 10%. Provinsi tersebut adalah Jawa Barat dengan persentase 7,2%, diikuti oleh Sumatera Utara yang mencapai 7%, dan Sulawesi Selatan yang berada di angka 5,8%, sedangkan provinsi lainnya melaporkan persentase korban yang berada di bawah 5% (Mahmudi dkk., 2019).

Menurut data dari Satlantas Polres Metro Bekasi Kota, jumlah korban kecelakaan lalu lintas di wilayah tersebut meningkat sebanyak 559 orang dari 2021 hingga 2023. Sepeda motor merupakan kendaraan paling banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas.

Menurut penelitian Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), manusia, kendaraan (sarana), infrastruktur (prasarana), dan kondisi lingkungan adalah beberapa faktor yang dapat memengaruhi kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). KNKT berhasil mengidentifikasi 57 penyebab kecelakaan dari tahun 2018 hingga 2022. Dari semua penyebab tersebut, faktor manusia menempati posisi tertinggi sebagai penyebab utama kecelakaan, dengan 36 kasus yang dikaitkan langsung dengan kelalaian atau kesalahan manusia (Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia, 2023).

Manusia, kendaraan, dan lingkungan (fisik dan ekonomi) merupakan faktor risiko utama dalam kecelakaan lalu lintas. Faktor risiko utama dalam kecelakaan lalu lintas adalah. Faktor risiko manusia terdiri dari faktor risiko melekat, faktor risiko perilaku, dan faktor risiko kondisi atau penyakit pada pengemudi (Kementerian Kesehatan RI, 2015).

Kecelakaan tidak hanya terjadi pada kendaraan pribadi, dapat terjadi di transportasi umum atau transportasi *online*. Layanan transportasi berbasis aplikasi yang menggunakan sepeda motor, juga disebut sebagai ojek *online*, dianggap lebih efisien. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa ojek sekarang dapat diakses dengan mudah, orang hanya perlu memesan melalui aplikasi dan pengemudi akan menjemput mereka langsung ke lokasi. Ojek *online* tidak hanya mengangkut penumpang tetapi juga menyediakan layanan antar barang, yang biasanya dilakukan oleh pengemudi motor, seperti mengambil dan mengirimkan barang yang tertinggal atau mengantarkan pesanan makanan. Jumlah pengguna ojek

online terus meningkat setiap hari berkat berbagai kemudahan (Wardayana dalam Dokolomo & Elwindra, 2021).

Penelitian oleh Nusa dkk., (2021) menemukan bahwa hanya sikap yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku keselamatan, sementara usia dan faktor lain seperti pengetahuan tidak berpengaruh. Sebaliknya, penelitian lain (Manurung, dkk., 2019; Mawardani & Dyah, 2023) menemukan bahwa hubungan yang signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara adalah usia, pengetahuan, dan masa kerja mempunyai

Dari hasil pengamatan yang dilakukan di beberapa wilayah Kota Bekasi menemukan bahwa banyak pengemudi ojek *online* tidak berperilaku aman saat berkendara, menggunakan helm yang tidak memenuhi standar SNI, melawan arah, dan menerobos lampu lalu lintas. Dari hasil pengamatan tersebut, peneliti berminat melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

METODE

Metode pada penelitian ini menggunakan kuantitatif dengan desain penelitian *cross-sectional* yang dilaksanakan di wilayah Kota Bekasi pada bulan Februari 2025. Jumlah sampel penelitian sebanyak 120 responden yang melibatkan pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi dengan menggunakan teknik *accidental sampling*. Instrumen dari penelitian berupa kuesioner yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Teknik pengumpulan data dengan penyebaran kuesioner dan google form, dan analisis data meliputi analisis univariat serta bivariat menggunakan uji *Chi-Square*.

Data disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dan hubungan antar variabel. Variabel independen meliputi usia, jenis kelamin, pendidikan, masa kerja, sikap, dan pengetahuan, sedangkan variabel dependen adalah perilaku keselamatan berkendara. Persetujuan etik untuk penelitian ini diperoleh dari Komisi Etik Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Jakarta dengan nomor surat No.10.024.B/KEPK-FKMUMJ/II/2025.

HASIL

Tabel 1 Hasil Analisis Univariat

Variabel	n	%
Usia		
<36	62	51,7
≥36	58	48,3
Jenis Kelamin		
Laki-laki	108	90,0
Perempuan	12	10,0
Pendidikan		
Rendah	18	15,0
Tinggi	102	85,0
Masa Kerja		
<5	47	39,2
≥5	73	60,8
Sikap		

Variabel	n	%
Negatif	52	43,3
Positif	68	56,7
Pengetahuan		
Kurang	57	47,5
Baik	63	52,5
Perilaku		
Tidak baik	47	39,2
Baik	73	60,8

Berdasarkan data pada tabel 1 yang diperoleh dari 120 responden, didapatkan hasil bahwa pada variabel usia pengemudi ojek *online* <36 tahun sebanyak 62 (51,7%) dan usia ≥ 36 tahun sebanyak 58 (48,3%). Pada hasil variabel jenis kelamin, bahwa responden laki-laki sebanyak 108 (90,0%) responden yang mana lebih banyak dibandingkan responden perempuan sebanyak 12 (10,0%) responden.

Pada variabel pengetahuan didapatkan hasil bahwa pengemudi ojek *online* dengan pendidikan rendah (SD-SMP) sebanyak 18 (25,0%) responden, sedangkan pada pendidikan tinggi (SMA-Perguruan Tinggi) sebanyak 102 (85,0%) responden. Hasil dari variabel masa kerja didapatkan bahwa responden yang masa kerja menjadi pengemudi ojek *online* <5 tahun sebanyak 47 (39,2%) responden, sedangkan masa kerja menjadi pengemudi ojek *online* ≥ 5 tahun sebanyak 73 (60,8%) responden.

Variabel sikap, didapatkan hasil menunjukkan responden dengan sikap negatif sebanyak 52 (43,3%) responden, sedangkan pada sikap positif sebanyak 68 (56,7%) responden. Variabel pengetahuan, didapatkan hasil bahwa responden yang memiliki pengetahuan kurang sebanyak 57 (47,5%) responden, sementara itu yang memiliki pengetahuan baik sebanyak 63 (52,5%) responden. Variabel perilaku, didapatkan hasil bahwa responden dengan perilaku kurang sebanyak 47 (39,2%) responden, sedangkan responden yang dengan perilaku baik sebanyak 73 (60,8%) responden

Tabel 2 Hasil Analisis Bivariat

Variabel	Perilaku keselamatan berkendara				Total		P-Value
	Kurang Baik		Baik				
	n	%	n	%	n	%	
Usia							
<36 tahun	25	40,3	37	59,7	62	100	0,468
≥36 tahun	22	37,9	36	62,1	58	100	
Jenis Kelamin							
Laki-laki	43	38,8	65	60,2	108	100	0,458
Perempuan	4	33,3	8	66,7	12	100	
Pendidikan							
Rendah	7	38,9	11	61,1	18	100	0,598
Tinggi	40	39,2	62	60,8	102	100	

Masa Kerja

<5 tahun	18	38,3	29	61,7	47	100	0,515
≥5 tahun	29	39,7	44	60,3	60	100	

Sikap

Negatif	30	57,7	22	42,3	52	100	0,000
Positif	17	25,0	51	75,0	68	100	

Pengetahuan

Kurang	13	54,2	11	45,8	24	100,0	0,075
Baik	34	35,4	62	64,6	96	100,0	

Berdasarkan hasil pada tabel 2, hasil analisis pada variabel usia <36 tahun sebanyak 37 (59,7%) responden dan pada usia ≥36 tahun sebanyak 36 (62,1%) responden berperilaku baik dalam keselamatan berkendara. Hasil nilai *p-value* (0,468)>0,05 dari uji statistik *Chi Square*, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara usia terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

Hasil analisis pada variabel jenis kelamin diketahui laki-laki sebanyak 65 responden (60,2%) dan perempuan sebanyak 8 (66,7%) memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik, dengan hasil uji statistik *Chi Square* didapatkan nilai *p-value* (0,458)>0,05 artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

Hasil analisis variabel pendidikan didapati bahwa pengemudi ojek *online* yang memiliki pendidikan tinggi sebanyak 62 (60,8%) berperilaku keselamatan berkendara yang baik dan pendidikan rendah sebanyak 11 (61,1%). Diperoleh nilai *p-value* (0,598)>0,05 dengan menggunakan uji statistik *Chi Square*, disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pendidikan terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

Hasil analisis variabel masa kerja diketahui masa kerja dengan ≥5 tahun sebanyak 44 responden (60,3%) sedangkan masa kerja <5 tahun sebanyak 29 (61,7%) berperilaku keselamatan berkendara yang baik dengan diperoleh nilai *p-value* (0,515)>0,05 dari hasil uji statistik *Chi Square*, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara masa kerja terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

Hasil analisis pada variabel sikap diketahui bahwa yang memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik dengan sikap positif sebanyak 51 responden (75,0%) dan sikap negatif sebanyak 22 (42,3%) Hasil dari uji statistik *Chi Square* diperoleh nilai *p-value* (0,000)<0,05 artinya ada hubungan yang signifikan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi. Hasil analisis diperoleh juga nilai OR=4,091 (95%CI 1,881-8,899) artinya pengemudi ojek *online* dengan sikap positif mempunyai 4,09 kali lebih besar menunjukkan perilaku

keselamatan yang baik dibandingkan mereka yang mempunyai sikap negatif.

Hasil analisis pada variabel pengetahuan diketahui bahwa perilaku keselamatan berkendara yang baik adalah pengetahuan yang baik sebanyak 62 responden (64,4%) dan pengetahuan kurang sebanyak 11 responden (45,8). Hasil dari uji statistik *Chi Square* diperoleh nilai *p-value* $(0,075) > 0,05$ artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

PEMBAHASAN

1. Hubungan Usia dengan Perilaku Keselamatan Berkendara

Berdasarkan hasil analisis pada variabel usia <36 tahun sebanyak 37 (59,7%) responden dan pada usia ≥ 36 tahun sebanyak 36 (62,1%) responden berperilaku baik dalam keselamatan berkendara. Dari hasil uji statistik *Chi Square* didapatkan nilai *p-value* $(0,468) > 0,05$ artinya usia tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara di Wilayah Kota Bekasi.

Usia memberikan pengaruh besar terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. Pengendara berusia 30 tahun ke atas cenderung lebih berhati-hati, sementara pengendara yang lebih muda, khususnya remaja, sering menunjukkan perilaku berkendara yang kurang hati-hati dan berisiko bagi pengguna jalan lainnya (Lady & Rizqandini, 2020).

Seusai dengan penelitian yang dilakukan oleh Berlicia & Camelia, (2023) di Kota Palembang, bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara usia terhadap perilaku keselamatan berkendara. Namun tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Manurung, dkk., (2019) di Kota Medan dan penelitian yang dilakukan oleh Andre dkk, (2024) di Kota Samarinda bahwa usia mempunyai hubungan yang signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara.

2. Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Keselamatan Berkendara

Hasil analisis variabel jenis kelamin diketahui bahwa yang memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik adalah laki-laki sebanyak 65 responden (60,2%) dan perempuan sebanyak 8 (66,7%). Hasil dari uji statistik *Chi Square* menghasilkan nilai *p-value* $(0,458) > 0,05$ artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Berlicia & Camelia, (2023) tidak ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin terhadap perilaku keselamatan berkendara di Kota Palembang. Namun berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Oktavia & Mahachandra, (2022) bahwa jenis kelamin dapat mempengaruhi perilaku mengemudi yang mana pengemudi perempuan mempunyai perilaku berkendara lebih aman dibandingkan pengemudi laki-laki.

Hasil penelitian Untoro & Lestari, (2024) menunjukkan bahwa mayoritas pengendara adalah laki-laki, yang berarti risiko kecelakaan lebih tinggi. Jika dibandingkan dengan responden perempuan, responden laki-laki cenderung menunjukkan perilaku berkendara kurang aman, seperti

tidak menggunakan APD secara penuh, tidak memeriksa kondisi kendaraan, melanggar aturan lalu lintas, dan mengemudi dengan kecepatan tinggi.

3. Hubungan Pendidikan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara

Hasil analisis variabel pendidikan diketahui bahwa pengemudi ojek *online* yang memiliki pendidikan tinggi terdapat 62 (60,8%) berperilaku keselamatan berkendara yang baik dan pendidikan rendah sebanyak 11 (61,1%). nilai *p-value* yang diperoleh dari uji statistik *Chi Square* diperoleh $(0,598) > 0,05$ artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara pendidikan terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

Diperkuat dengan hasil penelitian oleh Irawan dkk., (2022) tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan terhadap perilaku keselamatan berkendara. Pendidikan termasuk dalam kategori faktor predisposisi, keberadaannya saja tidak langsung berdampak pada perilaku kesehatan. Sikap, dorongan internal atau motivasi, dan pengaruh lingkungan sosial adalah faktor lain yang harus mendukung perubahan perilaku, termasuk dalam hal keselamatan berkendara. Oleh karena itu, peningkatan pendidikan belum cukup untuk menghasilkan perilaku keselamatan yang diinginkan (Notoatmodjo, 2012).

4. Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku Keselamatan Berkendara

Hasil analisis pada variabel masa kerja diketahui bahwa masa kerja ≥ 5 tahun yang memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik sebanyak 44 responden (60,3%) sedangkan pada masa kerja < 5 tahun sebanyak 29 responden (61,7%). Hasil uji statistik *Chi Square* mendapatkan nilai *p-value* $(0,515) > 0,05$ artinya tidak ada hubungan yang signifikan masa kerja terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek online di Kota Bekasi.

Penelitian ini menunjukkan kesamaan dengan penelitian yang dilakukan oleh Aulia dkk., (2020) di Kota Semarang tidak ada hubungan yang signifikan antara masa kerja terhadap perilaku keselamatan berkendara. Diperkuat oleh penelitian yang dilakukan Ramadhani dkk., (2020) di Kota Banjarbaru menyatakan adanya hubungan antara masa kerja terhadap perilaku keselamatan. Namun tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Manurung dkk., (2019) bahwa ada hubungan yang signifikan antara masa kerja terhadap perilaku keselamatan berkendara.

Masa berkendara bukan satu-satunya faktor yang menentukan perubahan perilaku keselamatan berkendara. Seseorang yang memiliki pengalaman mengendarai sepeda motor tetap dapat menunjukkan perilaku yang tidak aman, yang mungkin disebabkan oleh kebiasaan pribadi atau pengaruh lingkungan yang mendukung perilaku tersebut (Ramadhani dkk., 2020).

5. Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara

Hasil dari analisis pada variabel sikap bahwa diketahui sebanyak 51 responden (75,0%) pada sikap positif memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik dan sikap negatif sebanyak 22 responden (42,3%). Diperoleh nilai *p-value* $(0,000) < 0,05$ dari hasil uji statistik *Chi Square*, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi. Dari hasil analisis diperoleh juga nilai

OR=4,091 (95%CI 1,881-8,899) artinya pengemudi ojek *online* yang memiliki sikap positif 4,09 kali lebih besar berperilaku keselamatan yang baik dibandingkan mereka yang memiliki sikap negatif.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Syukri dkk., (2021) di Kota Jambi menyatakan adanya hubungan yang signifikan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara. Diperkuat dengan penelitian oleh Shanon dkk., (2021) ada hubungan yang signifikan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara.

Sikap merupakan salah satu faktor predisposisi yang memengaruhi perilaku. Sikap menunjukkan kesiapan seseorang untuk secara teratur merespons suatu hal, baik positif maupun negatif, dan dapat memengaruhi kecenderungan mereka untuk bertindak. Dalam hal ini, pengemudi ojek *online* mempunyai sikap positif terhadap keselamatan umumnya berperilaku berkendara dengan baik, sementara sikap negatif dapat mendorong perilaku tidak aman saat berkendara (Notoatmodjo 2012).

6. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara

Berdasarkan hasil analisis pada variabel pengetahuan diketahui sebanyak 62 responden (64,4%) dengan perilaku keselamatan berkendara yang baik adalah responden pengetahuan baik, sedangkan 11 responden (45,8%) dengan pengetahuan kurang. Hasil uji statistik *Chi Square* diperoleh nilai *p-value* (0,075)>0,05 artinya pengetahuan tidak ada hubungan yang signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

Sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Nusa dkk., (2021) di Kota Bekasi dan penelitian yang dilakukan oleh Untoro & Lestari, (2024) di Kota Jakarta, bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan terhadap perilaku keselamatan berkendara. Namun berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Andre dkk, (2024) di Kota Samarinda menyatakan adanya hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku keselamatan berkendara dengan.

Pengetahuan adalah faktor penting yang dapat memengaruhi cara orang berperilaku, tetapi itu tidak selalu menjadi penentu tindakan yang diambil. Misalnya, seorang dokter bisa sangat menyadari akibat negatif dari merokok bagi kesehatan, tetapi tetap saja kecanduan merokok. Ini menunjukkan bahwa pilihan seseorang tidak hanya didasarkan pada seberapa banyak ilmu yang dimiliki, tetapi juga dipengaruhi oleh hal-hal lain seperti usia, pendidikan, pengalaman pribadi, serta sejumlah faktor pendukung lainnya (Notoatmodjo 2012).

KESIMPULAN

Variabel yang memiliki hubungan signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* di wilayah Kota Bekasi yaitu sikap ($P<0,05$). Sedangkan variabel usia, jenis kelamin, pendidikan, masa kerja, dan pengetahuan tidak ada hubungan signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara *online* di wilayah Kota Bekasi ($P>0,05$).

SARAN

1. Bagi Pengemudi Ojek Online

Perlu untuk meningkatkan kesadaran dan komitmen terhadap keselamatan tidak hanya pada aspek legalitas, namun juga pada perlindungan diri dan pengecekan kondisi kendaraan secara rutin. Edukasi mengenai pentingnya penggunaan APD lengkap dan perilaku berkendara yang sesuai prosedur perlu ditingkatkan.

2. Bagi Instansi terkait

Perlu dilakukan program pelatihan keselamatan berkendara untuk pengemudi ojek *online* berbasis pembentukan sikap melalui pendekatan persuasif dan edukatif, dibutuhkan juga pengawasan dan kebijakan yang mendorong kepatuhan terhadap standar keselamatan lalu lintas secara konsisten, termasuk sanksi dan insentif berbasis kinerja keselamatan.

3. Penelitian ini bisa dijadikan referensi untuk studi lanjutan, baik kuantitatif maupun kualitatif, dengan menambah variabel lain nya.

DAFTAR PUSTAKA

- Andre, D., Prayugo, G., Chifdillah, N. A., Tonapa, E., Terapan, S., Kesehatan, P., Kesehatan, P., & Kalimantan, K. (2024). *Analisis Determinan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Ojek Online (Maxim) di Pangkalan Ojek Motor Jl . Untung Suropati Kota Samarinda Safety Riding (Keselamatan Berkendara) Safety Riding adalah suatu upaya untuk mengurangi risiko . 6.*
- Aulia, S. N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 8(5), 625–631. <http://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm>
- Badan Pusat Statistik Indonesia. (2024). *Statistik Transportasi Darat. 9.*
- 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>
- Dokolomo, S., & Elwindra, E. (2021). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Ojek Online di Jakarta Timur Tahun 2020. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 8(29), 24–29.
- Irawan, S. R. K., Putri, E. C., Situngkir, D., Yusvita, F., & Rusdy, M. D. R. (2022). Factors Related To Two-Wheeled Safety Riding Behavior At Production Planning Workers At Pt. Yuasa Battery Indonesia in 2021. *Journal of Vocational Health Studies*, 6(2), 107–117. <https://doi.org/10.20473/jvhs.v6.i2.2022.107-117>
- Kementerian Kesehatan RI. (2015). Petunjuk teknis pemeriksaan deteksi dini faktor risiko kecelakaan lalu lintas bagi pengemudi. *Direktorat Pengendalian Penyakit Tidak Menular*, 67. <http://p2ptm.kemkes.go.id/uploads/2016/10/Petunjuk-Teknis-Pemeriksaan-Deteksi-Dini-Faktor-Risiko-Kecelakaan-Lalu-Lintas-Bagi-Pengemudi.pdf>
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia. (2023). *Buku Statistik Investigasi*

- Lady, Rizqandini, T. (2020). Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57–64.
- Mahmudi, M., Fahmi, M., Elfurqany, N., Sarah, S., & Rusyana, A. (2019). Analisis Korespondensi Pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Provinsi di Indonesia. *JMPM: Jurnal Matematika dan Pendidikan Matematika*, 4(1), 49–60. <https://doi.org/10.26594/jmpm.v4i1.1617>
- Manurung, J., Sitoru, M. E., & Rinaldi. (2019). *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara*. 123.
- Manurung, J., Sitoru, M. E., & Rinaldi, R. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy*, 1(2), 91–99. <https://doi.org/10.35893/jhsp.v1i2.18>
- Mawardani, A., & Dyah, U. (2023). Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Komunitas Baung Sepat 77. *Jurnal Penelitian Kesehatan Suara Forikes*, 14, 166–169.
- Nusa, S. T., Febriyanty, D., & Rahmah Rusdy, M. D. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Komunitas Ojek Online Di Kota Bekasi Tahun 2020. *Health Publica*, 2(02), 95–102. <https://doi.org/10.47007/hp.v2i02.4175>
- Oktavia, W. D., & Mahachandra, M. (2022). Pengaruh Perbedaan Jenis Kelamin Pada Distraksi dan Perilaku Mengemudi di Indonesia. *Industrial Engineering Online Journal*, 9(3).
- Ramadhani, R., Indah, M. F., & Ernadi, E. (2020). Hubungan Antara Pengetahuan, Sikap, dan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Banjarbaru Tahun 2020. *Kesehatan Masyarakat*. [http://eprints.uniska-bjm.ac.id/4137/1/ARTIKEL REZKI RAMADHANI.pdf](http://eprints.uniska-bjm.ac.id/4137/1/ARTIKEL%20REZKI%20RAMADHANI.pdf)
- Shanon Trivena Nusa, Deasy Febriyanty, M. D. R. R. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Komunitas Ojek Online Di Kota Bekasi. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 2(1), 40–51.
- Soekidjo, N. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. PT Rineka Cipta.
- Syukri, M. S., Rahmah, A., Guspianto, G., & Faisal, F. (2021). Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *Jik Jurnal Ilmu Kesehatan*, 5(1), 103. <https://doi.org/10.33757/jik.v5i1.383>
- Untoro, N. K., & Lestari, D. I. (2024). Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Jakarta. *Jurnal Ilmiah Permas: Jurnal Ilmiah STIKES Kendal*, 14, 107–116. <http://journal.stikeskendal.ac.id/index.php/PSKM>
- World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. In *World Health Organization*. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>
- World Health Organization. (2024). *World health statistics 2024*.

MEDIC NUTRICIA

Jurnal Ilmu Kesehatan

ISSN : 3025-8855

Vol. 19 No 2 Tahun 2025

Prefix DOI 10.5455/mnj.v1i2.644