



**ANALISIS FAKTOR RISIKO KEJADIAN KECELAKAAN
PADA PENGEMUDI OJEK *ONLINE* MITRA PT.X
DI KOTA SEMARANG**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Disusun Oleh:
Reza Yudhistira Adi Pratama
NIM 6411415119

**JURUSAN ILMU KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS ILMU KEOLAHRAGAAN
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
2019**

ABSTRAK

Reza Yudhistira Adi Pratama

Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek Online Mitra PT.X Di Kota Semarang

XIX + 151 halaman + 37 Tabel + 2 Gambar + 10 Lampiran

Kemajuan teknologi di bidang transportasi, membuat beberapa perusahaan menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi transportasi berbasis *online*. Berdasarkan hasil wawancara dengan 10 pengemudi ojek *online* diketahui semuanya hampir dan atau pernah mengalami kecelakaan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor risiko terjadinya kecelakaan pada pengemudi ojek online mitra PT.X di Kota Semarang.

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan metode observasional analitik menggunakan pendekatan *cross sectional*. Informan penelitian ditentukan dengan teknik *purposive sampling*. Instrumen yang digunakan adalah kuesioner terstruktur. Uji statistik yang digunakan dalam penelitian ini adalah *chi-square*. Apabila tidak memenuhi syarat maka akan digunakan uji *fisher*.

Hasil menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman berkendara, masa kerja, tingkat pengetahuan, status kesehatan, kelengkapan sarana dan prasarana berkendara, kondisi kendaraan, faktor cuaca, dan keikutsertaan pelatihan *safety riding* terhadap kejadian kecelakaan. Serta tidak ada hubungan antara usia, sikap, geometrik jalan, dan kondisi permukaan jalan terhadap kejadian kecelakaan

Saran dalam penelitian ini adalah bagi pengemudi ojek online yaitu lebih memperhatikan waktu kerja dan untuk PT.X melakukan pengawasan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja para mitranya dengan menonaktifkan akun apabila sudah bekerja selama 8 jam atau telah memenuhi target tertentu.

Kata Kunci : Ojek Online, PT.X, Kecelakaan, Berkendara

Kepustakaan : 57 (2003-2019)

ABSTRACT

Reza Yudhistira Adi Pratama

Risk Factor Analysis of Accident among Online Motorbike Taxi Drivers at PT. X in Semarang City

XIX + 151 pages + 37 tables + 2 images + 10 appendices

Technology development in transportation nowadays made several companies use this opportunity to develop online-based transportation applications. Based on the interview with 10 online motorbike taxi drivers, it was found that almost all of them had experienced an accident. The aim of this study was to discover the risk factors of accident among online motorbike taxi drivers at PT. X in Semarang City.

This was a descriptive quantitative study with observational analytic method and cross sectional approach. The informants were chosen by purposive sampling. The instrument used structured questionnaire. The statistics analysis used in this study was chi-square or Fisher if it did not meet the requirements.

The result showed that there were some correlations between gender, level of education, driving experience, period of employment, level of knowledge, health status, completeness of driving facilities, vehicle conditions, weather, and the participation of *safety riding* training to the accidents. There were no correlation between age, attitude, geometric road, and road surface to the accidents.

This study recommended the online motorbike drivers to consider the working hours and for PT. X to do a monitoring and supervision about drivers' safety and health at work by deactivating drivers accounts if they have worked for 8 hours or met the targets.

Keywords : online motorbike taxi, PT. X, accident, drive

Literatures : 57 (2003-2019)

PERNYATAAN

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali yang tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam pustaka.

Semarang, 21 November 2019
Pembimbing,



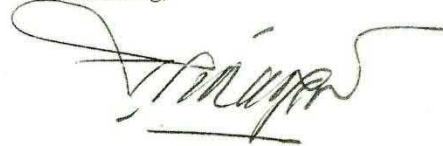
Reza Yudhistira Adi Pratama
NIM 6411415119

PERSETUJUAN

PERSETUJUAN

Skripsi dengan Judul “Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek Online Mitra PT.X di Kota Semarang” yang disusun oleh Reza Yudhistira Adi Pratama, NIM 6411415119 telah disetujui untuk diujikan di hadapan panitia ujian Pada Ujian Skripsi Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Keolahragaan, Universitas Negeri Semarang.

Semarang, 21 Oktober 2019
Pembimbing,



Drs. Herry Koesyanto, M.S
NIP 195801221986011001

PENGESAHAN

PENGESAHAN

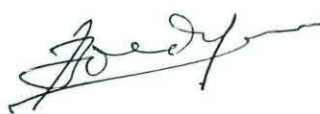
Skripsi dengan Judul “Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek Online Mitra PT.X di Kota Semarang” yang disusun oleh Reza Yudhistira Adi Pratama, NIM 6411415119 telah dipertahankan di hadapan panitia ujian pada Ujian Skripsi Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Keolahragaan, Universitas Negeri Semarang, yang dilaksanakan pada:

Hari, Tanggal : Selasa, 19 November 2019
Tempat : Ruang Ujian Jurusan IKM B

Panitia Ujian
Sekretaris,

Ketua

Prof. Dr. Tandiyo Rahayu, M.Pd
NIP 196103201984032001


Dr. Irwan Budiono, M.Kes
NIP 197512172005011003

Dewan Penguji

Tanggal

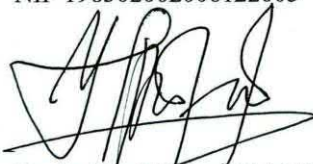
Penguji I



Evi Widowati, S.K.M., M.Kes
NIP 198302062008122003

26 / 11
2019.

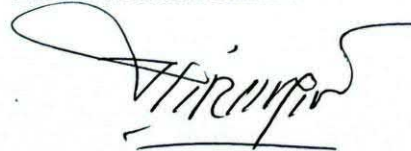
Penguji II



Dr. dr. Yuni Wijayanti, M.Kes
NIP 196606092001122001

19 / 12 - 2019

Penguji III



Drs. Herry Koesyanto, M.S
NIP 195801221986011001

19 / 12 - 2019

MOTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO :

“Sesungguhnya orang yang beriman adalah apabila diingatkan tentang Allah maka hati mereka akan bergetar, dan apabila dibacakan kepada mereka ayat-Nya maka bertambahlah keimanan mereka. Ketahuilah dengan mengingat Allah maka hati akan tenang. (Al Ghazali, 2008)”

PERSEMBAHAN :

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Ibunda (Maryam) dan Ayahanda (Dawud Riyadi) sebagai dharma bakti ananda
2. Choerun Nisa dan keluarga yang telah banyak mendukung proses penyelesaian skripsi ini
3. Keluarga tercintaku bulik Yanti, bulik Puji, bude Bin, dan mbah Putri serta kedua adikku Reefa dan Renata
4. Almamaterku Unnes

PRAKATA

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas berkah dan karunia-NYA, sehingga skripsi yang berjudul “Analisis Faktor Risiko kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek *Online* Mitra PT.X di Kota Semarang” dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat di Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Keolahragaan, Universitas Negeri Semarang.

Sehubungan dengan pelaksanaan penelitian sampai penyelesaian skripsi ini, dengan rendah hati disampaikan terimakasih yang tulus kepada yang terhormat:

1. Prof. Dr. Tandiyo Rahayu, M.Pd, selaku dekan Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang atas izin penelitian.
2. Dr. Irwan Budiono, S.KM, M.Kes (Epid), selaku Ketua Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang atas persetujuan penelitian.
3. Drs. Herry Koesyanto, M.S, selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan banyak waktu, tenaga, dan pikiran dalam membimbing dan memberikan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh dosen dan staf Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat atas bekal ilmu pengetahuan selama di bangku perkuliahan.
5. Orang tuaku (Maryam dan Dawud Riyadi) dan adikku (Reefa dan Renata) tercinta atas motivasi, doa, kasih sayang, dan dukungan materil selama perkuliahan.

6. Keluargaku (Bude Bin, Bulik Puji, Bulik Yanti, dan Mbah Putri) tercinta atas motivasi, doa, kasih sayang, dan dukungan materil selama perkuliahan.
7. Choerun Nisa yang telah meluangkan banyak waktu dan tenaga untuk membantu menyelesaikan skripsi ini.
8. Temanku Muncak Kenikmatan (Bagus, Miranda, Lugas, Risriky, dan Aziz) yang telah memotivasi dan memberi semangat dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Serta semua pihak yang telah terlibat dalam penelitian dan penyusunan skripsi ini.

Semoga amal baik dari semua pihak selalu diberkahi oleh Allah SWT. dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan sehingga kritik dan saran diperlukan untuk penyempurnaannya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Semarang, 21 Oktober 2019

Penulis,

DAFTAR ISI

ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
PERSETUJUAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	vi
PRAKATA	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG MASALAH	1
1.2 RUMUSAN MASALAH	6
1.2.1 Rumusan Masalah Umum	6
1.2.2 Rumusan Masalah Khusus	6
1.3 TUJUAN PENELITIAN	6
1.3.1 Tujuan Penelitian Umum	8
1.3.2 Tujuan Penelitian Khusus	8
1.4 MANFAAT	9
1.4.1 Manfaat Bagi PT.X	9
1.4.2 Manfaat Bagi Pengemudi Ojek <i>Online</i> Mitra PT. X	9
1.4.3 Manfaat Bagi Jurusan	10
1.4.4 Manfaat Bagi Penulis	10
1.4.5 Manfaat Bagi Pembaca	10
1.5 KEASLIAN PENELITIAN	10
1.6 RUANG LINGKUP	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	14
2.1 LANDASAN TEORI	14
2.1.1 Kecelakaan Lalu Lintas	14

2.1.2	Berkendara	18
2.1.3	Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas	22
	KERANGKA TEORI	41
	BAB III METODE PENELITIAN.....	42
3.1	KERANGKA KONSEP	42
3.2	VARIABEL PENELITIAN	43
3.2.1	Variabel Bebas	43
3.2.2	Variabel Terikat.....	43
3.2.3	Variabel Perancu	43
3.3	HIPOTESIS PENELITIAN	44
3.4	DEFINISI OPERASIONAL DAN SKALA PENGUKURAN VARIABEL.....	45
3.5	JENIS DAN RANCANGAN PENELITIAN.....	49
3.6	POPULASI DAN SAMPEL PENELITIAN	49
3.6.1	Populasi Penelitian	49
3.6.2	Sampel Penelitian	50
3.6.3	Teknik Pengambilan Sampel.....	50
3.7	SUMBER DATA	51
3.7.1	Data Primer	51
3.7.2	Data Sekunder	51
3.8	INSTRUMEN PENELITIAN DAN TEKNIK PENGAMBILAN DATA.....	52
3.8.1	Instrumen Penelitian.....	52
3.8.2	Teknik Pengambilan Data	54
3.9	PROSEDUR PENELITIAN.....	55
3.9.1	Tahap Pra-Penelitian	55
3.9.2	Tahap Pelaksanaan Penelitian	56
3.9.3	Tahap Pasca-Penelitian	56
3.10	TEKNIK ANALISIS DATA.....	56
3.10.1	Teknik Pengolahan Data	56
3.10.2	Analisis Data	57
	BAB IV HASIL PENELITIAN	59
4.1	GAMBARAN UMUM.....	59

4.1.1	Gambaran Umum Kota Semarang	59
4.1.2	Gambaran Transportasi di Kota Semarang	60
4.1.3	Gambaran Transportasi Ojek Online Mitra PT.X	61
4.2	HASIL PENELITIAN.....	62
4.2.1	Analisis Univariat.....	62
4.2.2	Analisis Bivariat	71
BAB V PEMBAHASAN		86
5.1	PEMBAHASAN	86
5.1.1	Analisis Hasil Penelitian Kejadian Kecelakaan pada Ojek Online	86
5.1.2	Pembahasan Hubungan Faktor Manusia Dengan Kejadian Kecelakaan... 88	
5.1.3	Pembahasan Hubungan Faktor Kendaraan Dengan Kejadian Kecelakaan 96	
5.1.4	Pembahasan Hubungan Faktor Jalan Dengan Kejadian Kecelakaan	98
5.1.5	Pembahasan Hubungan Faktor Cuaca Dengan Kejadian Kecelakaan	100
5.1.6	Pembahasan Keikutsertaan Pelatihan Dengan Kejadian Kecelakaan	101
5.2	HAMBATAN DAN KELEMAHAN PENELITIAN	102
5.2.1	Hambatan Penelitian.....	102
5.2.2	Kelemahan Penelitian.....	103
BAB VI SIMPULAN DAN SARAN.....		104
6.1	SIMPULAN	104
6.2	SARAN	105
6.2.1	Bagi Pengemudi ojek online mitra PT.X di Kota Semarang.....	105
6.2.2	Bagi PT.X di Kota Semarang	107
DAFTAR PUSTAKA		109
LAMPIRAN.....		114

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Keaslian Penelitian.....	10
Tabel 3. 1 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran.....	45
Tabel 3. 2 Hasil Nilai Validitas.....	53
Tabel 3. 3 Hasil Nilai Reliabilitas	54
Tabel 4. 1 kondisi keselamatan lalu lintas kota semarang	60
Tabel 4. 2 Distribusi Frekuensi Kejadian Kecelakaan	63
Tabel 4. 3 jumlah kejadian kecelakaan	63
Tabel 4. 4 Distribusi Frekuensi Usia.....	64
Tabel 4. 5 Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin	64
Tabel 4. 6 Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan.....	65
Tabel 4. 7 Distribusi Frekuensi Pengalaman Berkendara	65
Tabel 4. 8 Distribusi Frekuensi Lama Masa Kerja	66
Tabel 4. 9 Distribusi Frekuensi Tingkat Pengetahuan	66
Tabel 4. 10 Distribusi Frekuensi Sikap.....	67
Tabel 4. 11 Distribusi Frekuensi Status Kesehatan.....	67
Tabel 4. 12 Distribusi Frekuensi Kelengkapan Sarana Dan Prasarana	68
Tabel 4. 13 Distribusi Frekuensi Kondisi Kendaraan	68
Tabel 4. 14 Distribusi Frekuensi Geometrik Jalan.....	69
Tabel 4. 15 Distribusi Frekuensi Kondisi Permukaan Jalan	69
Tabel 4. 16 Distribusi Frekuensi Faktor Cuaca.....	70
Tabel 4. 17 Distribusi Frekuensi Keikutsertaan Pelatihan	70

Tabel 4. 18 Hubungan Antara Usia Pengemudi Dengan Kejadian Kecelakaan ...	71
Tabel 4. 19 Hubungan Antara Jenis Kelamin Dengan Kejadian Kecelakaan.....	72
Tabel 4.20 Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Kejadian Kecelakaan	73
Tabel 4. 21 Hubungan Pengalaman Berkendara Dengan Kejadian Kecelakaan ..	74
Tabel 4. 22 Hubungan Lama Masa Kerja Dengan Kejadian Kecelakaan	75
Tabel 4. 23 Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Kejadian Kecelakaan.....	76
Tabel 4. 24 Hubungan Antara Sikap Pengemudi Dengan Kejadian Kecelakaan .	77
Tabel 4. 25 Hubungan Antara Status Kesehatan Dengan Kejadian Kecelakaan ..	78
Tabel 4. 26 Hubungan Kelengkapan Sarana Dengan Kejadian Kecelakaan	79
Tabel 4. 27 Hubungan Antara Kondisi Kendaraan Dengan Kejadian Kecelakaan	80
Tabel 4. 28 Hubungan Antara Geometrik Jalan Dengan Kejadian Kecelakaan ...	81
Tabel 4. 29 Hubungan Kondisi Permukaan Jalan Dengan Kejadian Kecelakaan	82
Tabel 4. 30 Hubungan Antara Faktor Cuaca Dengan Kejadian Kecelakaan	83
Tabel 4. 31 Hubungan Keikutsertaan Pelatihan Dengan Kejadian Kecelakaan ...	84
Tabel 4. 32 Rekapitulasi Hasil Analisis Bivariat Menggunakan Uji Statistika	85
Tabel 5. 1 Faktor Penyebab Penyebab Kecelakaan	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Teori.....	41
Gambar 3. 1 Kerangka Konsep	42

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Keputusan.....	115
Lampiran 2. Surat Izin Studi Pendahuluan Fakultas	116
Lampiran 3. Permintaan Menjadi Responden	117
Lampiran 4. Lembar Penjelasan Calon Subjek	118
Lampiran 5. Lembar Persetujuan Menjadi Responden	120
Lampiran 6. Instrumen Penelitian	121
Lampiran 7. Hasil Uji Validitas Dan Reliabilitas	125
Lampiran 8. Rekapitulasi Hasil Kuesioner	135
Lampiran 9. Hasil Uji Statistika.....	148
Lampiran10. Dokumentasi.....	155

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global yang terjadi akibat pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Berdasarkan data jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terus meningkat mencapai 1,35 juta orang pertahun. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian nomor delapan pada semua kelompok umur dan lebih banyak menyebabkan kematian daripada penyakit HIV, TB, dan diare. Negara berkembang memiliki risiko tiga kali lipat lebih besar dibandingkan dengan negara maju. Sedangkan Asia Tenggara merupakan tingkat regional terbesar kasus kecelakaan lalu lintas setelah Afrika yaitu dengan angka kematian 20,7/100.000 populasi (WHO, 2018).

Berdasarkan data statistik transportasi darat Indonesia (2017) selama tahun 2013-2017, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 0,77% pertahun. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan masing-masing 3,75% dan 2,08%. Pada tahun 2017 jumlah kecelakaan di Indonesia mencapai 103.228 kasus dan 72% kasus kecelakaan disebabkan oleh sepeda motor. Jumlah kecelakaan akibat sepeda motor setiap tahunnya juga mengalami peningkatan pada tahun 2015-2017 sebesar 1%. Provinsi Jawa Tengah merupakan provinsi dengan kasus kecelakaan lalu lintas tertinggi setelah provinsi Jawa Timur yaitu sebesar 17.665

kasus dan merupakan provinsi dengan presentase sepeda motor terbanyak setelah Jakarta sebesar 14.337.648 kendaraan.

Perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan sepeda motor secara langsung memberikan gambaran semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi pula. Peningkatan pada jumlah kendaraan sepeda motor juga berdampak kepada tingkat kemacetan yang semakin padat khususnya pada kota-kota besar, namun masalah transportasi di perkotaan tidak hanya mengenai permasalahan kemacetan namun juga masalah lahan parkir, polusi, dan masalah ketertiban lalu lintas yang dapat menyebabkan ketegangan (stress) bagi pengemudi (Munawar, 2007). Sehingga untuk dapat menunjang mobilitas masyarakat yang tinggi diperlukan moda transportasi yang efektif menghindari kemacetan (Aziah, 2018). Permasalahan tersebut malah menjadi opsi untuk peluang bisnis bagi sebagian orang untuk menjadi pengemudi ojek.

Ojek merupakan angkutan umum yang menggunakan pangkalan sebagai tempat berkumpul, pangkalan ojek biasanya didirikan di jalan sudut daerah pemukiman tetapi yang memiliki akses langsung ke jalan utama kota. Efisiensi ojek terletak pada kemampuannya untuk menyelip melalui kemacetan lalu lintas. Seiring dengan perkembangan teknologi, internet mengubah pola dan perilaku masyarakat. Pada tahun 2015, 93,4 juta orang mengakses internet di Indonesia dan diproyeksikan akan tumbuh menjadi 123 juta pada tahun 2018, menjadikan Indonesia salah satu pasar *online* terbesar, dengan demikian internet dapat memberikan dukungan peluang pekerjaan misalnya di bidang transportasi.

Kemajuan teknologi di bidang transportasi, membuat beberapa perusahaan menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi transportasi berbasis *online* (Anwar, 2017). Sudah banyak perusahaan yang mengorganisir pengemudi ojek *online* atau yang biasa disebut ojol seperti Go-Jek, Grab, Uber, dan Blue-jek. PT.X merupakan salah satu dari penyedia jasa ojek *online* pertama di Indonesia yang didirikan tahun 2011, awalnya PT.X hanya melayani panggilan lewat telfon saja, Tapi seiring dengan berjalannya waktu PT.X berkembang dan pada tahun 2015 PT.X meluncurkan aplikasi yang dapat di *install* melalui *playstore* maupun *appstore*. Sampai saat ini jumlah pengunduh aplikasi PT.X sudah mencapai 142 juta (16 April 2019). Pertumbuhan jumlah pengemudi ojek *online* di Indonesia sangat pesat, pada tahun 2017 jumlah pengemudi ojek *online* sebesar 900.000 menjadi 1,7 juta pada tahun 2018. Dan diproyeksikan jumlah pengemudi ojek *online* akan meningkat dua kali lipat yaitu sebesar 3,4 juta. (Setyowati, 12 April 2019)

Ojek *online* memiliki ciri khas, hal yang membedakan adalah desain dari perlengkapan berkendara seperti helm dan jaket. Berdasarkan penelitian Natadjaja dan Setyawan (2016) Warna hijau pada jaket dan helm menciptakan kepercayaan dan keamanan pada pengguna, sementara pada pengemudi hijau menyatukan solidaritas antara sesama pengemudi ojek *online*. Walaupun ojek *online* dianggap lebih aman karena bernaung disuatu badan/ PT, ternyata sarana transportasi ojek *online* juga memiliki tingkat risiko kecelakaan yang tinggi. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh setyawan (2015) jumlah kecelakaan kerja di jalan lebih besar daripada kecelakaan di tempat kerja lainnya, terlebih bagi pengemudi ojek *online* yang sebagian besar waktu kerjanya dihabiskan di jalan. Berdasarkan data yang

dilaporkan oleh menteri perhubungan 79% pengemudi ojek *online* mengalami kecelakaan lalu lintas atau sejumlah 58.715 kasus pada tahun 2017 (Simamora, 28 Mei 2018). Berdasarkan berita yang dilaporkan Gridoto.com mengatakan setidaknya setiap hari ada 2 ojek *online* yang meninggal akibat kecelakaan, keinginan mengejar targetlah yang membuat pengemudi kurang memperhatikan kehati-hatian dalam berkendara (Fiandri, 15 Desember 2017).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Nurhafizhah (2017) mengatakan faktor yang paling berpengaruh dalam kemampuan berkendara yang aman pada pengemudi ojek *online* adalah faktor kelelahan sebesar 62,85%, kelelahan yang terjadi pada pengemudi ojek merupakan akibat dari tidak seimbangnya antara usia, jam kerja, dan total jarak yang sudah di tempuh dengan waktu istirahat. Padahal dalam undang-undang nomer 13 tahun 2003 sudah mengatur batas waktu untuk jam kerja yaitu 8 jam sehari apabila bekerja selama 5 hari dalam seminggu.

Selain itu, faktor lain yang menyebabkan tingginya kecelakaan pada ojek *online* yaitu aktifitas bermain smartphone saat berkendara sebesar 54,5% (Bolbol, 2018). Smartphone bagi pengemudi ojek *online* merupakan hal yang paling utama dalam menjalankan pekerjaannya namun hal itu bukanlah suatu alasan untuk memperbolehkan bermain smartphone saat berkendara karena dapat mengganggu konsentrasi, hal ini juga sudah diatur dalam Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2019 yang mengatakan bahwa mengendarai sepeda motor dilakukan dengan wajar dan penuh konsentrasi. Wajar disini diartikan pengemudi sepeda motor tidak melakukan aktifitas lain yang dapat merusak konsentrasi.

PT.X sebagai badan yang menaungi transportasi ojek *online* memiliki peran yang sangat penting dalam mengendalikan angka kecelakaan, sebagai tindakan preventif dari pencegahan kecelakaan PT.X telah mengadakan pelatihan *safety riding*. program *safety riding* PT.X bekerjasama dengan Rifat Driver labs dan fitur emergency untuk memberikan rasa aman (Sunartono, 10 Juli 2019). Dan sebagai tindakan kuratif apabila terjadi kecelakaan PT.X telah bekerjasama dengan asuransi Allianz dan jasa raharja sebagai jaminan perlindungan untuk pengemudi dan penumpang (Alamsyah, 15 Juli 2019).

Kota Semarang merupakan ibu kota dari provinsi Jawa Tengah, memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2017 sebanyak 936 kasus menjadi 1.005 kasus pada tahun 2018 (Almanaf, 26 Desember 2018). Berdasarkan hasil studi pendahuluan dengan 10 pengemudi ojek *online* diketahui semuanya pernah mengalami kecelakaan lalu lintas pada saat bekerja. Kecelakaan diakibatkan karena banyak faktor diantaranya pelanggaran lalu lintas, aktifitas bermain smartphone saat berkendara, kelelahan, kondisi kesehatan yang menurun, tidak menggunakan perkengkapan berkendara yang sesuai, kondisi jalan yang berlubang, dan kondisi cuaca yang buruk. Masalah kesehatan juga dialami oleh para pengemudi ojek *online* yang memiliki jam kerja melebihi batas (8-17 jam perhari) diantaranya adalah masalah muskuloskeletal dibagian bawah punggung pengemudi serta masalah kram pada bokong dan pergelangan tangan.

Dengan demikian dapat dikatakan pengemudi ojek *online* belum memperhatikan aspek berkendara yang baik seperti aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan ketertiban. Berdasarkan raharjo (2014) faktor

yang menyebabkan kejadian kecelakaan terbagi atas faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Keempat variabel saling berhubungan serta mempengaruhi. Sehingga berdasarkan latar belakang di atas maka perlu dilakukan penelitian tentang “*Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online Mitra PT.X di Kota Semarang*”.

1.2 RUMUSAN MASALAH

1.2.1 Rumusan Masalah Umum

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas dapat disusun rumusan masalah yaitu Bagaimana analisis faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT X di Kota Semarang?

1.2.2 Rumusan Masalah Khusus

1. Apakah ada hubungan antara faktor Usia dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
2. Apakah ada hubungan antara faktor Jenis kelamin dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
3. Apakah ada hubungan antara faktor Tingkat pendidikan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
4. Apakah ada hubungan antara faktor Pengalaman berkendara dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
5. Apakah ada hubungan antara faktor Masa kerja dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?

6. Apakah ada hubungan antara faktor Tingkat pengetahuan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
7. Apakah ada hubungan antara faktor Sikap dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
8. Apakah ada hubungan antara faktor Status kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
9. Apakah ada hubungan antara faktor Sarana dan prasarana dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
10. Apakah ada hubungan antara faktor Kondisi kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
11. Apakah ada hubungan antara faktor Geometrik jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
12. Apakah ada hubungan antara faktor Kondisi permukaan jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
13. Apakah ada hubungan antara faktor cuaca dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?
14. Apakah ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

1.3.1 Tujuan Penelitian Umum

Berdasarkan uraian latar belakang diatas dapat diketahui tujuan penelitian, yaitu untuk mengetahui analisis faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.Xdi Kota Semarang.

1.3.2 Tujuan Penelitian Khusus

1. Menganalisis hubungan antara faktor Usia dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
2. Menganalisis hubungan antara faktor Jenis kelamin dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
3. Menganalisis hubungan antara faktor Tingkat pendidikan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
4. Menganalisis hubungan antara faktor Pengalaman berkendara dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
5. Menganalisis hubungan antara faktor Masa kerja dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
6. Menganalisis hubungan antara faktor Tingkat pengetahuan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
7. Menganalisis hubungan antara faktor Sikap dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
8. Menganalisis hubungan antara faktor Status kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.

9. Menganalisis hubungan antara faktor Sarana dan prasarana dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
10. Menganalisis hubungan antara faktor Kondisi kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
11. Menganalisis hubungan antara faktor Geometrik jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
12. Menganalisis hubungan antara faktor Kondisi permukaan jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
13. Menganalisis hubungan antara faktor cuaca dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
14. Menganalisis hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.

1.4 MANFAAT

1.4.1 Manfaat Bagi PT.X

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi dan masukan kepada PT.X dalam pengawasan pelaksanaan pengendalian faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X.

1.4.2 Manfaat Bagi Pengemudi Ojek *Online* Mitra PT. X

Sebagai bahan untuk mengetahui gambaran mengenai perilaku berkendara pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X dan memberikan informasi untuk meningkatkan pengetahuan mengenai pentingnya *safety riding* sebagai upaya

keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* mitra PT. X di Kota Semarang.

1.4.3 Manfaat Bagi Jurusan

Dapat dijadikan referensi yang dapat memberikan informasi kepada mahasiswa ilmu kesehatan masyarakat terutama peminatan kesehatan keselamatan kerja (K3) tentang faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X

1.4.4 Manfaat Bagi Penulis

Menambah pengetahuan dan keterampilan bagi penulis dalam penelitian, khususnya mengenai analisis keselamatan berkendara di Kota Semarang dan membantu penulis untuk belajar melatih pribadi dalam berfikir logis, terstruktur dan sistematis khususnya yang berkaitan dengan keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X di Kota Semarang.

1.4.5 Manfaat Bagi Pembaca

Dapat dijadikan referensi yang dapat memberikan informasi kepada para pembaca untuk dapat mengembangkan pengetahuannya terutama peminatan kesehatan keselamatan kerja (K3) tentang faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X

1.5 KEASLIAN PENELITIAN

Tabel 1. 1 Keaslian Penelitian

No	Peneliti	Judul	Rancangan Penelitian	Variabel	Hasil Penelitian
1.	Umi Enggarsasi (2017)	Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan	Diskriptif Kualitatif	variabel terikat: faktor-faktor penyebab	1. Faktor Manusia disebabkan Kesalahan yang karena

		Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas		kecelakaan lalu lintas	faktor pelanggaran lalu lintas.
				variabel bebas: 1.faktor manusia 2.faktor mengemudi 3.faktor jalan 4.faktor kendaraan bermotor 5.faktor alam	2. Faktor pengemudi, karena pengemudi tidak konsentrasi, pengemudi mengantuk,bermain HP, ngobrol, melihat papan reklame 3. faktor jalan, lingkungan dan kondisi jalan yang rusak, berlubang, geografis kemiringan, tikungan, tanjakan, temurunan, dan lampu cahaya 4. faktor kendaraan Kelayakan kendaraan dan kondisi jalan 5. faktor alam, banjir, tanah longsor, angin topan
2.	Dine Wahyu Prima (2015)	Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku <i>Safety Riding</i> Pada Manusia Fakultas X Universitas Diponegoro	Kuantitatif dengan pendekatan <i>cross-sectional</i>	Variabel terikat: Perilaku <i>safety riding</i> Variabel bebas: 1.pengetahuan 2.sikap 3.kodisi sepeda motor 4.keikutsertaan pelatihan 5.peran teman sebaya	1.Pada faktor predisposisi, diketahui tidak ada hubungan pengetahuan terhadap perilaku <i>safety riding</i> (p-value: 0,708) danada hubungan sikap terhadap perilaku <i>safety riding</i> (p-value:0,001) 2. faktor pemungkin, diketahui tidak ada hubungan kondisi sepeda motor (p-value:0,368) dan keberadaan <i>safetyapparels</i> (p-value: 0,430)terhadap perilaku <i>safety riding</i> , sedangkan ada hubungankeikutsertaan pelatihan terhadap perilaku <i>safetyriding</i> (p-value: 0,008). 3. faktor penguat, diketahui ada hubungan peran teman sebaya terhadap <i>safety riding</i> (p-value: 0,028)
3.	Mutiara Hikmatul Azizah (2016)	Faktor Yang Berhubungan DenganPerilaku Keselamatan Berkendara(<i>Safety Riding</i>) Pada	Jenis penelitian menggunakan metode analitik dengan pendekatan <i>cross sectional</i>	Variabel terikat : Perilaku keselamatan berkendara (<i>safety riding</i>)	Hasil penelitian diperoleh sebesar 57,4% berperilaku <i>safety riding</i> yang aman dan 42,6% tidak aman. Berdasarkan analisis

	Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa Fmipa Unnes Angkatan 2008-2015)			<i>Variabel bebas:</i> 1.pengetahuan 2.sikap 3.presepsi 4.peran teman sebaya 5.keikutsertaan pelatihan	data menggunakan <i>chi-square</i> diperoleh variabel yang berhubungan adalah pengetahuan (<i>p-value</i> 0,044), sikap (<i>p-value</i> 0,038), persepsi (<i>p-value</i> 0,022), dan peran teman sebaya (<i>p-value</i> 0,043). Sedangkan variabel yang tidak berhubungan adalah keikutsertaan pelatihan (<i>p-value</i> 0,757).
4.	Muhammad Rizky Setyawan (2015)	Gambaran faktor risiko terjadinya kecelakaan kerja di jalan pada karyawan PT. Coca-Cola amatil Indonesia central java	Jenis rancangan penelitian adalah deskriptif kualitatif	Variabel terikat: faktor risiko terjadinya kecelakaan kerja Vaktor bebas: 1.faktor manusia 2.faktor kendaraan 3.faktor lingkungan 4.faktor manajemen K3	Dapat disimpulkan bahwa terdapat 2 faktor penyebab kecelakaan kerja yaitu perilaku berbahaya (80%) dan faktor kondisi jalan (20%)
5.	Jasmen Manurung (2019)	Faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pengemudi ojek <i>online</i> (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara	Jenis penelitian kuantitatif menggunakan metode analitik dengan pendekatan <i>cross sectional</i>	Variabel terikat: perilaku safety riding Variabel bebas: 1.usia 2.masa kendaraan 3.usia kendaraan 4.kelengkapan berkendara. 5.pengetahuan	Faktor yang berhubungan dengan safety riding adalah usia (<i>p-value</i> :0,00), masa berkendara (<i>p-value</i> :0,00), usia kendaraan (<i>p-value</i> :0,00), dan kelengkapan berkendara (<i>p-value</i> : 0,00) Faktor yang tidak mempengaruhi safety riding adalah pengetahuan (<i>p-value</i> :0,420)

Beberapa hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini mengenai analisis faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X di Kota Semarang belum pernah dilakukan.
2. Tempat dan waktu penelitian berbeda dengan penelitian sebelumnya.
3. Fokus penelitian ini adalah pada faktor risiko penyebab kecelakaan lalu lintas yang terdiri dari faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, faktor cuaca, dan faktor keikutsertaan pelatihan *safety riding*.

1.6 RUANG LINGKUP

1.6.1 Ruang Lingkup Tempat

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Semarang.

1.6.2 Ruang Lingkup Waktu

Penelitian ini akan dilaksanakan bulan Agustus - Oktober 2019.

1.6.3 Ruang Lingkup Keilmuan

Ilmu yang terkait dengan penelitian ini adalah Ilmu Kesehatan Masyarakat khususnya di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja mengenai keselamatan berkendara.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 LANDASAN TEORI

2.1.1 Kecelakaan Lalu Lintas

2.1.1.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global yang terjadi akibat pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Berdasarkan data jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terus meningkat mencapai 1,35 juta orang pertahun. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian nomor delapan pada semua kelompok umur dan lebih banyak menyebabkan kematian daripada HIV, TB, dan diare. Negara berkembang memiliki risiko tiga kali lipat lebih besar dibandingkan dengan negara maju. Asia Tenggara merupakan tingkat regional terbesar kasus kecelakaan lalu lintas setelah Afrika dengan angka kematian 20,7/100.000 populasi (WHO, 2018).

Berdasarkan data statistik transportasi darat Indonesia (2017) selama tahun 2013-2017, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan 0,77% pertahun. Kenaikan jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan yaitu 3,75% dan 2,08%. Tahun 2017 provinsi

Jawa Tengah merupakan provinsi dengan kasus kecelakaan lalu lintas tertinggi setelah provinsi Jawa Timur sebesar 17.665 kasus dan kendaraan bermotor merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas. Jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan sebesar 7,40% pertahun (BPS, 2017).

Dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

2.1.1.2 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

2.1.1.3 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi 3 yaitu:

1. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
2. Luka berat adalah luka yang mengakibatkan korban jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut, tidak mampu terus-menerus menjalankan pekerjaan, kehilangan salah satu panca indra, terganggu daya pikir selama 4 minggu lebih, gugur atau matinya kandungan seorang perempuan, dan luka yang membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 hari.
3. Luka ringan adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang di klasifikasikan dalam luka berat.

2.1.1.4 Perilaku yang Berbahaya Bersepeda Motor di Jalan

Mudahnya manuver sepeda motor dalam mengatasi kemacetan membuat pengemudi lupa akan beberapa perilaku berbahaya yang dapat berakibat fatal (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013), diantaranya:

1. Sepeda motor yang dipaksakan untuk mengangkut lebih dari dua orang, akan mengalami tekanan berlebih pada mesin, keseimbangan, kestabilan kendaraan yang telah diperhitungkan perancang kendaraan menjadi terganggu.
2. Dalam penggunaannya, sepeda motor adalah alat yang diperuntukkan mengangkut orang, bukan untuk mengangkut barang. Akan tetapi banyak masyarakat yang tidak mengindahkan kenyataan itu bahkan memuat barang yang berlebihan.

3. Beban yang berlebihan dapat mengganggu keseimbangan motor, penguasaan pengemudi akan kendaraannya dan mengurangi kemampuannya untuk mengantisipasi kendaraan lain.
4. Tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan melebihi ketentuan yang ada, tidak ngebut, dan ugal-ugalan.
5. Rambu batas maksimal kecepatan yang ada di beberapa titik jalan menyatakan batas kecepatan maksimal yang sudah diperhitungkan dengan matang untuk menjaga keselamatan pengemudi.
6. Bila sepeda motor dipacu dengan kecepatan di atas ketentuan yang ada, akan membahayakan pengemudi dan pengguna jalan lain karena sepeda motor menjadi sulit dikendalikan dan menghindari dari benda yang ada di depannya.
7. Mengendarai sepeda motor di lajur cepat dan lajur paling kanan dan tidak menyalip kendaraan didepannya melewati batas marka jalan yang tidak terputus (marka *solid*) ditengah jalan.
8. Tidak waspada dan memperhatikan kendaraan dibelakangnya lewat kaca spion ketika hendak membelok ataupun menyalip kendaraan didepannya.
9. Mengemudi dalam pengaruh alkohol dan narkoba dapat mengakibatkan seseorang tidak dapat berkonsentrasi dengan baik bahkan seringkali timbul halusinasi yang berpengaruh buruk pada menurunnya kemampuan seseorang..

2.1.2 Berkendara

2.1.2.1 Kelengkapan Aspek Berkendara

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomer PM 12 Tahun 2019 kelengkapan aspek berkendara untuk para pengemudi ojek *online* yaitu (Permenhub, 2019):

2.1.2.1.1 *Keselamatan*

1. Pengemudi dalam keadaan sehat
2. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku
3. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C
4. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas
5. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan
6. Pengemudi tidak membawa penumpang melebihi dari 1 (satu) orang
7. pengemudi menguasai wilayah operasi
8. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
9. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan
10. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh agen pemegang merek
11. Pengemudi mengendarai sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi

2.1.2.1.2 *Keamanan*

1. Mencantumkan identitas penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi
2. Identitas pengemudi dan sepeda motor yang tercantum dalam aplikasi harus sesuai dengan pengemudi dan sepeda motor yang melayani
3. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi/sesuai dengan ketentuan peraturan
4. Dilengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
5. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan di dalam aplikasi
6. Melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat (*panic button*) bagi pengemudi dan penumpang.
7. Dalam hal pengemudi mengangkut penumpang yang tidak sesuai aplikasi, harus ada pernyataan data penumpang dari pemilik akun.

2.1.2.1.3 *Kenyamanan*

1. Pengemudi menggunakan pakaian sopan, bersih, dan rapi
2. Pengemudi berperilaku ramah dan sopan
3. Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.

2.1.2.1.4 *Keterjangkauan*

1. Pengemudi memberikan pelayanan kepada penumpang menuju titik tujuan sesuai dengan kesepakatan antara Pengemudi dan Penumpang
2. Pengemudi mengenakan biaya jasa sesuai dengan kesepakatan

2.1.2.1.5 *Keteraturan*

1. Pengemudi harus berhenti, parkir, menaikkan, dan menurunkan Penumpang di tempat yang aman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
2. Bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, *shelter* harus disediakan oleh Perusahaan Aplikasi.
3. Perusahaan aplikasi harus melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra pengemudi terkait kepatuhan dan keselamatan berlalu lintas.

2.1.2.1.6 *Perlindungan*

Perlindungan dalam pelayanan penggunaan ojek *online* diberikan kepada penumpang dan pengemudi yaitu :

2.1.2.1.6.1 *Perlindungan Terhadap Penumpang*

1. Keselamatan dan keamanan
2. Kenyamanan
3. Kepastian mendapatkan layanan
4. Layanan pengaduan dan penyelesaian masalah penumpang
5. Kepastian biaya jasa sesuai dengan kesepakatan atau tertera di dalam aplikasi
6. Kepastian mendapatkan santunan bila terjadi kecelakaan

2.1.2.1.6.2 *Perlindungan Terhadap Pengemudi*

1. Layanan pengaduan penyelesaian masalah
2. Pendaftaran yang dilakukan secara tatap muka

3. Kriteria penanganan pemberhentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra
4. Klarifikasi
5. Hak sanggah
6. Pengaktifan kembali
7. Kepastian mendapatkan santunan bila terjadi kecelakaan
8. Kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan

2.1.2.2 Tata Cara Bersepeda Motor Dijalan

Banyaknya korban yang berjatuh akibat kecelakaan yang melibatkan pengemudi sepeda motor ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran masyarakat akan etika berlalu lintas dan pentingnya perlengkapan keselamatan dalam mengendarai sepeda motor. Untuk berkendara sepeda motor dengan selamat, yang perlu diperhatikan adalah penguasaan kendaraan (*handling*) yang benar (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013), antara lain sebagai berikut:

1. Posisi Tubuh

Posisi tubuh yang tepat haruslah nyaman. Kepala anda harus tegap ke depan dengan pandangan lurus ke depan pula. Tangan anda harus mampu mengendalikan sepeda motor, bukan untuk menopang tubuh.

2. Posisi Tangan

Posisi tangan untuk mengendalikan handel gas, tahan handel dengan kuat biarkan pergelangan tangan di bawah dengan bagian jari berada di atas. Posisi ini akan membantu pengendalian sepeda motor di berbagai kondisi.

3. Posisi Siku

Posisi siku yang tepat akan memberikan pengendalian yang baik. Agar dapat menjaga posisi tubuh yang baik saat mengerem dan menahan guncangan dari roda depan, usahakan agar siku tetap menekuk. Posisi lengan di stang harus membentuk V, tidak boleh lurus karena dapat membuat lengan cepat lelah.

4. Posisi Kaki

Untuk menyeimbangkan dan menjaga kendali ketika membelok, eratkan lutut anda pada tangki bahan bakar dan letakan kaki pada pijakan kaki.

5. Teknik Bernafas dan Jarak Pandang

Untuk menjaga stamina dan konsentrasi berkendara, bernafaslah secara rileks dan wajar. Untuk dapat mengontrol kendaraan secara penuh, jarak pandang pengemudi harus luas dan jauh ke depan.

6. Berboncengan

Jumlah pengemudi sepeda motor maksimal adalah dua orang terdiri dari pengemudi dan penumpang, posisi duduk penumpang sebaiknya searah dengan pengemudi dan pada saat menikung memeluk pengemudi.

2.1.3 Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Teori Lawrence Green (1980) dalam Sokidjo Notoatmodjo (2005) menganalisis bahwa faktor perilaku dipengaruhi oleh 3 (tiga) faktor utama, yaitu faktor predisposisi (*predisposing factors*), faktor pemungkin (*enabling factors*) dan faktor penguat (*reinforcing factors*) (Notoatmodjo, 2005).

2.1.3.1 Faktor Presdiposisi

Faktor predisposisi yaitu faktor-faktor yang mempermudah atau mempredisposisi terjadinya perilaku seseorang (Notoatmodjo, 2012). Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu lalu lintas. Tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya (Rahardjo, 2014). Faktor manusia disini termasuk pejalan kaki. pengemudi memberikan kontribusi 75-80% terhadap kecelakaan lalu lintas. Karakteristik pengemudi berkaitan dengan keterampilan mengemudi, gangguan kesehatan dan kepemilikan SIM (Bustan, 2007). Faktor manusia terdiri atas:

2.1.3.1.1 *Tingkat Pengetahuan*

Pengetahuan adalah hasil dari tahu dan ini terjadi setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap suatu objek. Tanpa pengetahuan seseorang tidak mempunyai dasar untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap masalah yang dihadapi (Achmadi, 2014). Sebagian besar pengetahuan diperoleh melalui indera pendengaran dan indera penglihatan. Pengetahuan seseorang mempunyai tingkat yang berbeda (Notoatmodjo, 2012). Terbagi menjadi :

1. Tahu (*Know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat kembali (*recall*) terhadap suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Oleh sebab itu, tahu ini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah.

2. Memahami (*Comprehension*)

Memahami diartikan sebagai kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi secara benar.

3. Aplikasi

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi dan kondisi yang sebenarnya.

4. Analisis

Analisis merupakan suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen tetapi masih dalam suatu struktur organisasi dan ada kaitannya dengan yang lain.

5. Sintesis

Sintesis menunjukkan suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian dalam suatu bentuk keseluruhan baru.

6. Evaluasi

Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melaksanakan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek/materi.

2.1.3.1.2 *Sikap*

Sikap merupakan konsep yang sangat penting dalam komponen sosio-psikologis, karena merupakan kecenderungan bertindak dan berpersepsi. Sikap merupakan kesiapan tatanan syaraf sebelum memberikan respon (Notoatmodjo, 2014). menjelaskan bahwa sikap mempunyai 3 (tiga) komponen pokok, yaitu:

1. Kepercayaan (keyakinan), ide, dan konsep terhadap suatu objek.
2. Kehidupan emosional atau evaluasi terhadap suatu objek.

3. Kecenderungan untuk bertindak (*tend to behave*).

Ketiga komponen ini secara bersama-sama membentuk sikap yang utuh, dimana pengetahuan, pikiran, keyakinan, dan emosi memegang peranan penting. Seperti halnya pengetahuan, sikap mempunyai tingkat-tingkat berdasarkan intensitasnya yaitu menerima, merespon, menghargai, dan bertanggungjawab.

2.1.3.1.3 *Presepsi*

Persepsi adalah proses dimana seseorang mengorganisasikan dan menginterpretasikan sensasi yang dirasakan dengan tujuan untuk memberi makna terhadap lingkungannya. Faktor yang mempengaruhi persepsi ada 2 (dua) yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal disini meliputi kontras, perubahan intensitas, pengulangan, sesuatu yang baru dan sesuatu yang menjadi perhatian orang banyak. Sedangkan faktor internal meliputi pengalaman atau pengetahuan, harapan, kebutuhan, motivasi, dan budaya (Notoatmodjo, 2014) Beberapa penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengemudi berisiko berdampak timbulnya kecelakaan adalah rendahnya persepsi risiko. Orang yang memiliki persepsi resiko rendah cenderung berkendara penuh risiko. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas (Agung, 2014).

2.1.3.1.4 *Tingkat Pendidikan*

Tingkat pendidikan adalah tahap pendidikan yang berkelanjutan, yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tingkat kerumitan bahan ajaran dan menyajikan bahan pengajaran. Tingkat pendidikan sekolah terdiri dari tingkat sekolah dasar, sekolah menengah pertama, sekolah menengah atas, dan perguruan tinggi (Priyoto, 2014)

2.1.3.1.5 *Umur*

Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 25 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati-hati dan membahayakan pengemudi lain. WHO menyatakan sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif yakni 22-50 tahun. Pernyataan lainnya menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian anak-anak di dunia dengan rentang usia 10-24 tahun.

2.1.3.1.6 *Jenis Kelamin*

Pengguna sepeda motor di dominasi oleh laki-laki, sementara penumpang adalah perempuan, menurut Riskianah (2010) pengemudi motor laki-laki memiliki risiko kecelakaan lebih besar dua kali lipat dibandingkan pengemudi sepeda motor perempuan, selain itu, laki-laki juga memiliki tingkat kepatuhan yang lebih rendah dibandingkan perempuan terutama terkait dengan perilaku yang berisiko di jalan raya.

2.1.3.1.7 *Pengalaman Berkendara*

Pengalaman berkendara mempunyai hubungan dengan perilaku *safety riding*. Meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi sering melibatkan pengemudi usia muda. Karena kurangnya pengalaman dalam berkendara sepeda motor dan ditemukan bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengemudi yang baru memiliki pengalaman kurang dari satu tahun dibandingkan pengemudi yang sudah memiliki pengalaman lebih lama (Utari, 2010).

2.1.3.1.8 *Kepercayaan*

Kepercayaan adalah komponen kognitif dari faktor sosio-psikologis. Kepercayaan disini tidak ada hubungannya dengan hal gaib, tetapi hanyalah keyakinan bahwa sesuatu itu benar atau salah. Kepercayaan dibentuk oleh pengetahuan, kebutuhan, dan kepentingan (Notoatmodjo, 2014)

2.1.3.1.9 *Norrma Sosial*

Nilai-nilai atau norma yang berlaku akan membentuk perilaku yang sesuai dengan nilai atau norma yang melekat pada diri seseorang (Notoatmodjo, 2014).

2.1.3.1.10 *Status Kesehatan*

Kesehatan adalah keadaan sehat, baik secara fisik, mental, spiritual, maupun sosial yang memungkinkan setiap orang untuk hidup produktif secara sosial dan ekonomis (UU, 2009). Mengemudi sepeda motor lebih berisiko dari pada pengemudi mobil. Ada 3 faktor penghambat mengemudi sepeda motor :

1. Riwayat kesehatan

Riwayat kesehatan adalah informasi kesehatan seseorang, Beberapa bukti menunjukkan bahwa kesehatan berhubungan dengan kecelakaan. Pekerja yang memiliki tingkat kesehatan yang kurang baik atau banyak mengalami gangguan kesehatan cenderung mendapatkan kecelakaan yang lebih tinggi. Selain itu, konsumsi obat juga dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan karena adanya efek samping seperti kantuk dari obat tersebut (Tarwaka, 2008).

2. Kelelahan

Mengendarai sepeda motor lebih membutuhkan stamina yang lebih baik jika dibandingkan dengan pengemudi mobil. Kelelahan akan mempengaruhi seseorang

untuk mengambil keputusan secara cepat dan membuat pengemudi tersebut sulit berkonsentrasi, keseimbangan, dan pandangan. Kelelahan disebabkan pengemudi mengendarai sepeda motor melebihi jam kerja atau pengemudi kurang tidur (Nurhafizhah, 2017).

3. Efek Samping Kesehatan Akibat Berkendara terlalu lama

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Nurhafizhah (2017) terjadi efek samping kesehatan pada pengemudi ojek yaitu adanya keluhan kesehatan terutama yang berkaitan dengan gejala muskuloskeletal dibagian bawah punggung dan pegal pada pergelangan tangan pengemudi yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan dalam berkendara yang bisa menyebabkan kecelakaan.

2.1.3.2 Faktor Pemungkin (*Enabling*)

Faktor pendukung merupakan faktor pemungkin. Faktor ini bisa sekaligus menjadi penghambat atau mempermudah suatu perubahan perilaku dan perubahan lingkungan yang baik (Notoatmodjo, 2005). Faktor pemungkin meliputi aspek:

2.1.3.2.1 *Faktor Kendaraan*

Dalam hal ini adalah kendaraan tidak bermotor (sepeda, becak, gerobak, delman) dan kendaraan bermotor (sepeda motor, bemo, oplet, sedan, bus, truk) (Rahardjo, 2014). Dibagi menjadi:

2.1.3.2.1.1 *Kelengkapan Sarana Dan Prasarana*

Untuk mengendarai kendaraan bermotor jenis sepeda motor diperlukan alat pelindung diri (APD) yang gunanya untuk meningkatkan keamanan dalam mengendarai sepeda motor, berikut adalah tata cara bersepeda motor yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009):

1. Helm

Helm merupakan alat pelindung diri yang paling utama dan wajib dipakai oleh pengemudi maupun penumpang sepeda motor yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengemudi dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm SNI dengan warna yang mudah dilihat (terang) seperti putih, merah, dan jingga. Ikat helm dengan benar ketika menggunakannya. Helm yang longgar sama bahayanya dengan tidak memakainya sama sekali.

2. Pelindung Mata dan Wajah

Mata dan wajah membutuhkan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil dan bebatuan, pelindung wajah dapat memberi perlindungan dari hal tersebut. Pelindung mata dan wajah harus memenuhi standar yang berlaku, tidak tergores, tidak membatasi jarak atau sudut pandang pengemudi, dan dapat diikat erat agar tidak bergeser. Jika memakai kacamata, pastikan kacamata tersebut cocok untuk berkendara sepeda motor dan tahan terhadap benturan. Dan menggunakan masker untuk menghindari paparan debu.

3. Sarung Tangan

Sarung tangan berfungsi untuk mengurangi efek langsung angin maupun kondisi cuaca ketika berkendara dan meminimalkan dampak cedera pada saat terjadi kecelakaan lalu lintas. Penahan benturan, goresan, dan berbahan yang kuat merupakan standar dari sarung tangan untuk mengendarai sepeda motor. Sarung tangan juga harus nyaman ketika digunakan dan memberi kemampuan

menggenggam setang dengan baik. Sarung tangan sebaiknya terbuat dari kulit atau bahan sintetis berkualitas lainnya yang mampu melindungi tangan.

4. Pakaian Pelindung

Pakaian yang tepat membantu melindungi dari cedera adalah pakaian yang mudah dilihat pengguna jalan lain dan membuat yang memakainya nyaman selama berkendara. Pengemudi sepeda motor cenderung terserang berbagai macam kondisi cuaca. Berkendara pada cuaca dingin dapat menyebabkan demam dan kelelahan. Bahkan pada cuaca cerah tanpa perlindungan yang tepat, angin dapat menyebabkan temperatur tubuh anda menurun. Hal ini berakibat pada konsentrasi dan menurunkan reflek. Pakaian yang tepat saat berkendara adalah pakaian yang dapat melindungi dari kedinginan, kondisi dingin dan dehidrasi, angin dan matahari. Sebaiknya menggunakan pakaian pelindung yang berwarna cerah.

5. Sepatu

Sepatu berfungsi untuk melindungi pergelangan kaki. Sepatu dapat mengurangi efek langsung ke arah kaki pada pengemudi sepeda motor ketika terjadi kecelakaan lalu lintas. Sepatu harus didesain untuk berkendara sepeda motor dan terbuat dari kulit atau bahan sintetis kuat lainnya. Dapat melindungi pergelangan kaki, memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai perlindungan tambahan. Sepatu tidak boleh memiliki anting-anting, tali-tali atau sisi yang elastis, karena dapat menimbulkan masalah dan dapat menyangkut pada motor saat terjadi kecelakaan.

6. Memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM)

Surat Ijin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 sesuai Undang-undang No. 22 Tahun 2009.

7. Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

STNK merupakan salah satu surat penting yang menunjukkan kepemilikan kendaraan secara sah. Jika kita tidak menunjukkan STNK akan terancam hukuman kurungan penjara hingga 2 bulan atau denda hingga Rp.500.000 sesuai UU No. 22 Tahun 2009. Bawalah STNK sepeda motor yang dikendarai, gunakan nomor plat asli dari kepolisian. Menggunakan nomor plat modifikasi dapat dikenai sanksi.

2.1.3.2.1.2 *Kondisi Kendaraan*

Kondisi kendaraan yang kurang handal juga bisa menjadi penyebab kecelakaan. Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah dan bisa juga peralatan yang sudah aus tidak diganti (Abubakar, 2012). Faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, (Rahardjo, 2014). Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan teknis yang terdiri dari (PP, 2012) :

1. Susunan terdiri atas rangka landasan, motor penggerak, sistem pembuangan, sistem penerus daya, sistem roda-roda, sistem suspensi, sistem alat kemudi, sistem rem, sistem lampu dan pemantul cahaya, dan komponen pendukung.
2. Perlengkapan terdiri atas sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, helm, peralatan pertolongan pertama.
3. Ukuran
4. Karoseri terdiri atas kaca, pintu, engsel, tempat duduk, dan tempat pemasangan nomor kendaraan
5. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas kendaraan bermotor untuk mengangkut orang dan barang
6. Muatan merupakan tata cara untuk memuat orang dan atau barang
7. Penggunaan yaitu hanya dapat digunakan untuk mengangkut 1 penumpang
8. Penggandengan kendaraan bermotor terdiri atas kereta dan bus gandeng
9. Penempelan kendaraan bermotor

Persyaratan laik jalan terdiri atas emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama dan rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat petunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak.

2.1.3.2.2 *Faktor Jalan*

Faktor lain yang tak kalah perannya dalam setiap kasus kecelakaan adalah masih buruknya infrastruktur jalan. Kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Lingkungan jalan mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, memperlambat, dan

berhenti) jika menghadapi situasi tertentu. Seperti kondisi jalan yang rusak dan berlubang. Terlebih memasuki musim penghujan, dimana banyak dijumpai jalan rusak (Rahardjo, 2014). Faktor jalan dibagi menjadi :

2.1.3.2.2.1 *Volume Lalu Lintas*

Berdasarkan pengamatan diketahui bahwa semakin padat lalu lintas jalan, maka makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, tetapi kerusakan yang dialami tidak fatal. Menurut silaban, kecelakaan lalu lintas paling banyak terjadi pada pakul 12.00-18.00 WIB (33,99%), hari senin (20,16%), tanggal 22-28 (25,29%), dan bulan november (11,46%). Banyaknya kecelakaan lalu lintas yang terjadi dikarenakan aktivitas seperti pergi atau pulang sekolah, urusan pekerjaan, urusan keluarga, dan sebagainya yang terkait dengan ketidakdisiplinan pengguna jalan dalam lalu lintas (Setyawan, 2015).

2.1.3.2.2.2 *Geometrik Jalan*

Geometrik jalan adalah kondisi jalan yang menikung, jalan yang memiliki sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat. Tikungan yang tajam dapat menghalangi pandangan pengemudi sehingga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Jika kendaraan akan belok sebaiknya mengurangi laju kendaraan (Setyawan, 2015).

2.1.3.2.2.3 *Kondisi Permukaan Jalan*

Kondisi permukaan jalan yang tidak rata bisa jadi jalan belum di aspal atau jalan yang di aspal yang mengalami peretakan dan berlubang. Kondisi seperti ini menyebabkan adanya risiko kecelakaan apabila kendaraan tidak melaju perlahan dan pengereman mendadak juga dapat menimbulkan selip (Setyawan, 2015).

2.1.3.2.3 *Faktor Cuaca*

Faktor cuaca di sini dapat diduga dengan adanya kabut, hujan, jalan licin, yang akan membawa resiko kecelakaan lalu lintas (Bustan, 2007). Beberapa keadaan yang harus diperhatikan karena faktor cuaca yang buruk antara lain kondisi jalan yang basah, jarak penglihatan, jarak beriringan-iringan, cara pengereman, dan cara pengendalian tergelincir (Rahardjo, 2014). Faktor cuaca dibagi menjadi:

2.1.3.2.3.1 *Kondisi Hujan*

Faktor cuaca seperti hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna/lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek (Rahardjo, 2014).

2.1.3.2.3.2 *Kondisi Kabut*

Asap dan kabut membuat jarak pandang pemakai jalan menjadi lebih pendek sehingga berisiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Adanya kabut bisa disebabkan karena faktor alam maupun disebabkan oleh kebakaran hutan terutama di daerah pegunungan (Rahardjo, 2014).

2.1.3.3 *Faktor Pendorong (Reinforcing)*

Faktor ini meliputi faktor sikap dan perilaku tokoh masyarakat, tokoh agama, sikap dan perilaku petugas termasuk petugas kesehatan. Termasuk juga disini undang-undang, peraturan-peraturan, baik dari pusat maupun pemerintah daerah, yang terkait dengan kesehatan (Notoatmodjo, 2005)

2.1.3.3.1 *Keikutsertaan Pelatihan Safety Riding*

Pelatihan kerja adalah keseluruhan kegiatan untuk memberi, memperoleh, meningkatkan serta mengembangkan kompetensi kerja, produktivitas, disiplin, sikap, dan etos kerja pada tingkat keterampilan dan keahlian tertentu (UU, 2003). Pengemudi yang memenuhi standar kompetensi akan dapat menyelenggarakan lalu lintas yang tertib dan merupakan faktor pendukung dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara. Misalnya pengemudi angkutan umum, setiap pengemudi angkutan umum diwajibkan mempunyai SPAU sebagai wujud profesionalisme yang dilandasi oleh pengetahuan, keterampilan dan didukung mental dan sikap kerja yang baik dengan tujuan meningkatkan kualitas pengemudi angkutan umum dan bertanggungjawab serta meningkatkan kualitas pelayanan dan keselamatan angkutan umum di jalan. Melalui pelatihan keselamatan berkendara pengemudi diharapkan dapat meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas (Rifal, 2015). Berdasarkan penelitian yang dilakukan Prima (2015) bahwa ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku *safety riding* mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro tahun 2015.

2.1.3.3.2 *Peraturan berkendara*

Banyak peraturan yang mengatur tentang bagaimana tata cara berkendara yang baik. Peraturan tersebut dibuat untuk dapat mengendalikan dampak negatif akibat banyaknya kendaraan. Selain itu, Berdasarkan penelitian yang dilakukan staton (2016) efisiensi kecepatan dan ketepatan kebijakan sangat penting untuk pengendalian pencegahan cedera akibat kecelakaan lalu lintas. Beberapa peraturan mengenai tata cara berkendara.

2.1.3.3.2.1 *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019*

Untuk mengendalikan laju dari angka kecelakaan ojek *online* yang terus meningkat pemerintah mengatur strategi membentuk Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Peraturan menteri ini dimaksudkan untuk memberikan perlindungan keselamatan bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi ataupun tanpa aplikasi berbasis teknologi informasi. Dalam peraturan tersebut menjelaskan tentang bagaimana cara aspek berkendara yang baik meliputi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, keteraturan, dan perlindungan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan staton (2016) efisiensi kecepatan dan ketepatan kebijakan sangat penting untuk pengendalian pencegahan cedera akibat kecelakaan lalu lintas.

2.1.3.3.2.2 *Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003*

Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan. Hak-hak seorang pekerja yang perlu ketahui (UU, 2003):

1. Hubungan Kerja

Hak dalam hal hubungan kerja antara perusahaan dengan karyawannya ditulis dalam dua pasal yaitu Pasal 56 menyatakan ada dua status kepegawaian, yaitu pekerja paruh waktu tertentu dan waktu tidak tertentu. Perjanjian kerja untuk waktu tertentu yang menurut jenis dan sifat atau kegiatan pekerjaannya akan selesai dalam waktu tertentu. Pasal 60 menyebutkan perjanjian kerja untuk waktu tidak tertentu dapat mensyaratkan masa percobaan kerja paling lama 3 bulan.

2. Jam Kerja

Peraturan jam kerja bagi seorang karyawan juga tidak semena-mena diputuskan oleh sebuah perusahaan. Namun justru tertuang jelas dalam UU yaitu Pasal 77 yang menuliskan bahwa, “Tujuh jam satu hari untuk pekerja yang bekerja enam hari dalam satu minggu atau delapan jam satu hari untuk yang bekerja lima hari dalam seminggu”.

3. Jaminan Kesejahteraan

Setiap pekerja diberi hak mendapatkan jaminan kesejahteraan. Disebutkan bahwa perusahaan wajib menyediakan fasilitas kesejahteraan seperti asuransi kesehatan. Namun lantaran UU tidak menjelaskannya secara spesifik, maka kadang kala pelaksanaannya disesuaikan dengan kondisi perusahaan.

4. Cuti Karyawan

Hak cuti tertuang dalam Pasal 85 yang menyebutkan, pada hari libur resmi pekerja tidak wajib bekerja. Pekerja bisa bekerja pada hari libur resmi tersebut setelah ada persetujuan dengan pihak perusahaan. Selain itu terdapat pula cuti khusus bagi wanita (misal saat menstruasi, melahirkan dan keguguran) serta cuti pribadi yang disesuaikan dengan peraturan perusahaan.

5. Upah

Soal hak upah karyawan tertulis dalam Pasal 93 ayat 2 yang menyebutkan bahwa seorang karyawan wajib digaji perusahaan meskipun tanpa bekerja apabila menghadapi kondisi seperti, ketika menikahkan anak, istri melahirkan, atau keguguran, sedang melanjutkan pendidikan dari perusahaan dan menghadapi kemalangan atau anggota keluarga meninggal dunia.

6. Pemutusan Hubungan Kerja (PHK)

Seorang pekerja yang diputuskan hubungan kerjanya secara sepihak, maka perusahaan wajib membayar uang pesangon atau uang penghargaan masa kerja dan uang pengganti hak yang seharusnya diterima karyawan. Terdapat beberapa alasan seorang karyawan bisa di PHK, misalnya sakit dengan keterangan dokter, menjadi anggota serikat pekerja dan memiliki pertalian darah atau menikah dengan salah satu karyawan di divisi atau perusahaan yang sama. Namun PHK bisa saja terpaksa dilakukan jika karyawan melanggar aturan atau tidak menunjukkan kinerja yang diinginkan perusahaan.

2.1.3.3.2.3 *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009*

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan umum. Peraturan menteri ini dimaksudkan untuk memberikan penjelasan mengenai jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, keamanan dan keselamatan lalu lintas, dampak lingkungan, kecelakaan lalu lintas, perlakuan khusus kepada wanita dan penyandang disabilitas, sistem informasi dan komunikasi angkutan jalan, sumber daya manusia, peran serta masyarakat, penyelidikan dan penindakan pelanggaran, dan ketentuan pidana (UU, 2009)

2.1.3.3.2.4 *Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012*

Peraturan pemerintah nomer 55 tahun 2012 tentang kendaraan. Peraturan ini dimaksudkan untuk memberikan penjelasan mengenai jenis dan fungsi kendaraan, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, pengujian kendaraan bermotor, bengkel umum kendaraan bermotor, sanksi administratif, ketentuan peralihan (PP, 2012).

2.1.3.3.2.5 *Peraturan menteri perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018*

Peraturan menteri perhubungan nomer PM 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Peraturan ini dimaksudkan untuk menjelaskan tentang kriteria pelayanan, penetapan wilayah operasi dan perencanaan kebutuhan kendaraan bermotor umum, perusahaan angkutan sewa khusus, tarif, penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan, perlindungan masyarakat, peran serta masyarakat, tatacara penerapan sanksi administratif, dan ketentuan peralihan.

2.1.3.3.3 *Perlindungan Asuransi*

Jaminan kesehatan adalah jaminan berupa perlindungan kesehatan agar peserta memperoleh manfaat pemeliharaan kesehatan dan perlindungan dalam memenuhi kebutuhan dasar kesehatan yang diberikan kepada setiap orang yang telah membayar iuran jaminan kesehatan (PP, 2018). Asuransi merupakan perlindungan finansial yang digunakan saat ada kejadian yang tidak terduga. Asuransi juga merupakan perjanjian antara kedua belah pihak yaitu perusahaan asuransi dengan pemegang polis asuransi. Pemegang polis wajib membayarkan premi agar dapat mengajukan klaim. Asuransi untuk pengemudi dan penumpang ojek *online* disediakan sebagai sarana penunjang kualitas pelayanan yang di berikan oleh perusahaan penyedia layanan ojek *online*.

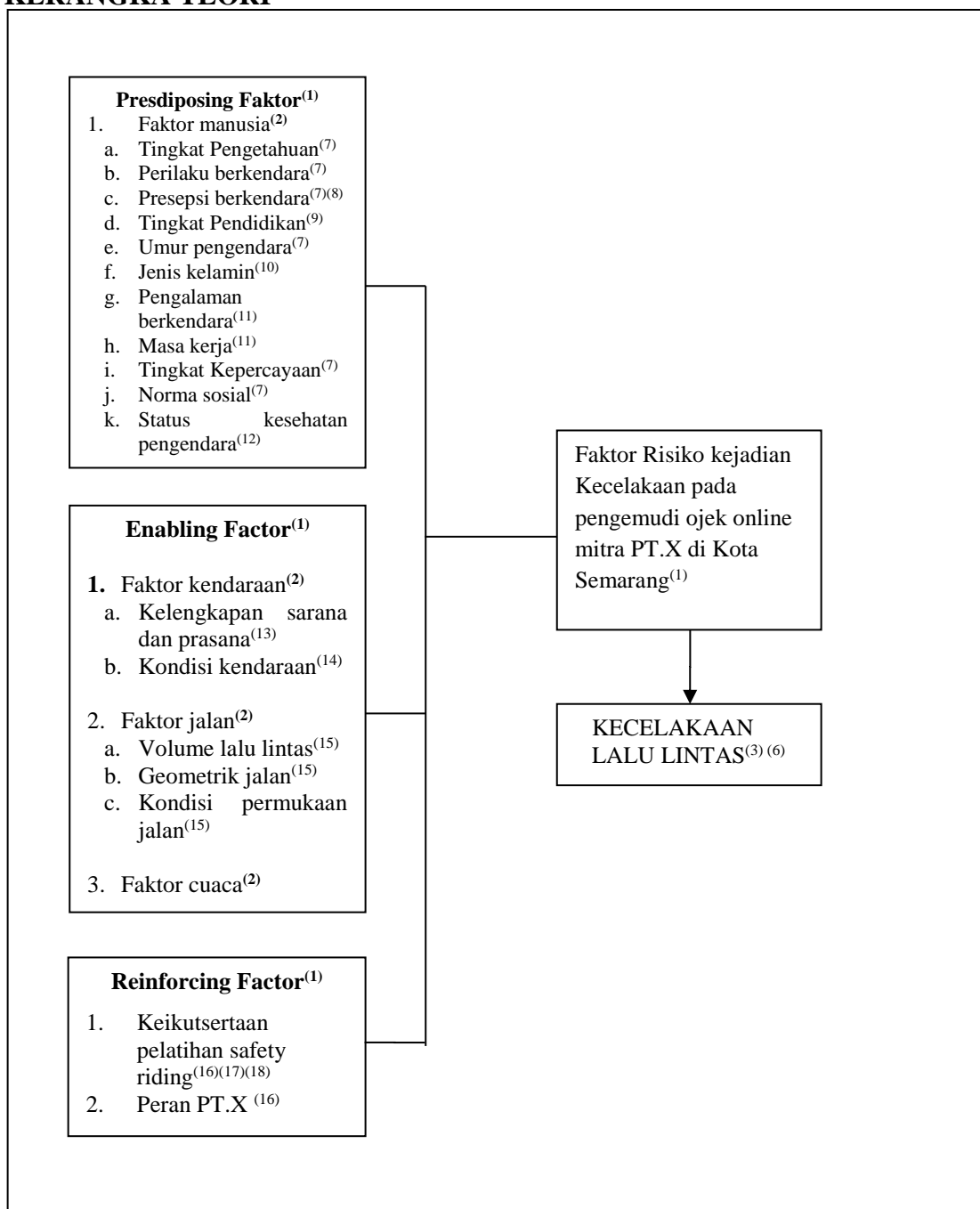
2.1.3.3.4 *Peran PT X*

PT.X merupakan salah satu perusahaan aplikasi penyelenggara sistem elektronik yang menyediakan aplikasi berbasis teknologi di bidang transportasi darat khususnya pada transportasi ojek *online*. Setiap perusahaan wajib menerapkan

sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan (UU, 2003). Peran PT.X diantaranya:

1. Menyediakan perlengkapan *safety riding*
2. Menyediakan pelatihan mengenai *safety riding*
3. Membuat kebijakan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan *safety riding*
4. Memberikan jaminan asuransi kepada pengemudi dan penumpang ojek *online*
5. Memberikan pemeriksaan kesehatan kepada setiap pengemudi ojek *online*
6. Memberikan reward dan teguran kepada pengemudi ojek *online*

KERANGKA TEORI



Gambar 2. 1 Kerangka Teori

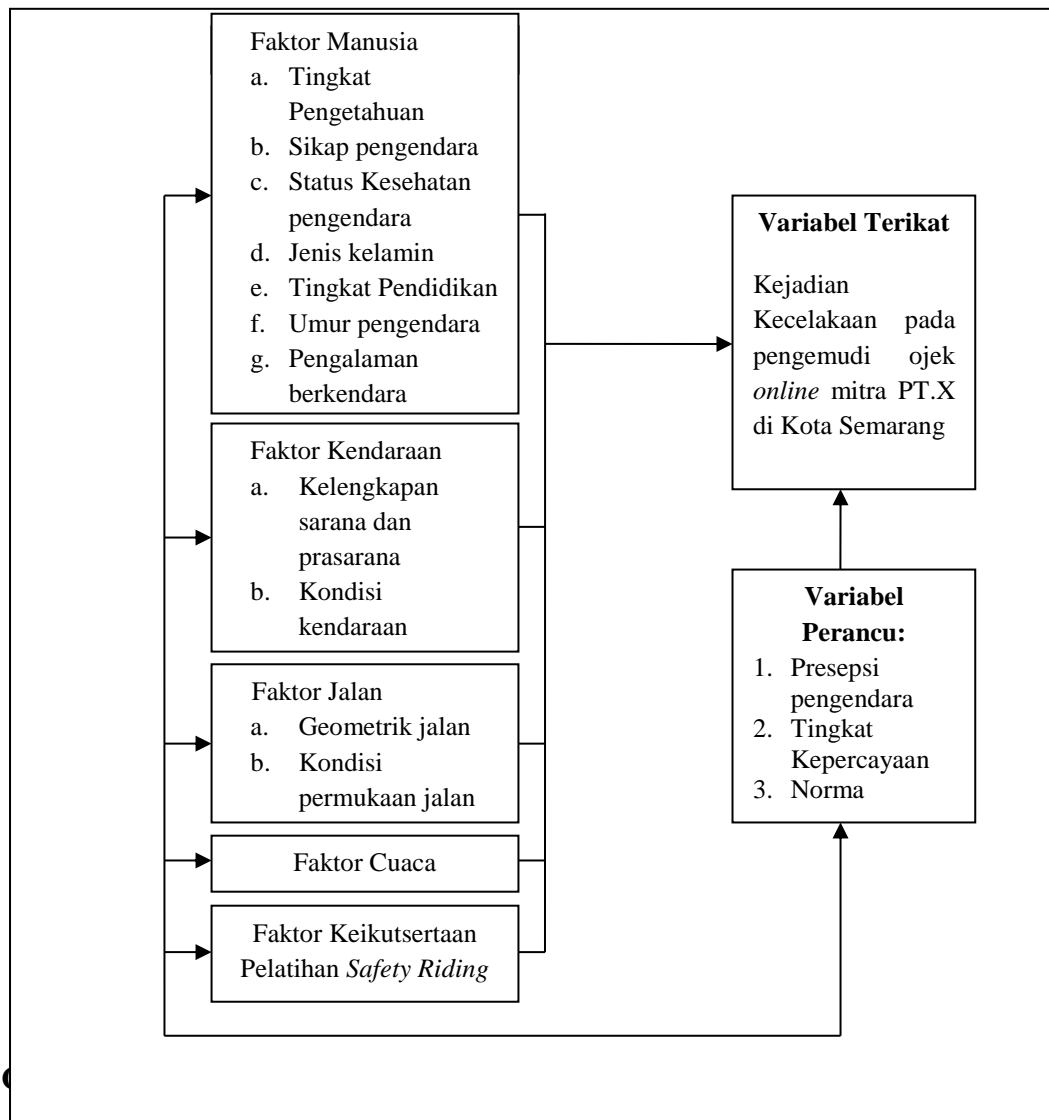
Sumber : Teori Lawrance Green Dalam Notoatmodjo (2005)⁽¹⁾, Rahardjo (2014)⁽²⁾, BPS (2017)⁽³⁾, Natadjaja & Setyawan (2016)⁽⁴⁾, Manurung (2019)⁽⁵⁾, WHO (2018)⁽⁶⁾, Notoatmodjo (2014)⁽⁷⁾, Agung (2014)⁽⁸⁾, Priyanto (2014)⁽⁹⁾, Riskianah (2010)⁽¹⁰⁾, Utari (2010)⁽¹¹⁾, Tarwaka (2008)⁽¹²⁾, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009)⁽¹³⁾, Abubakar (2012)⁽¹⁴⁾, Setyawan (2015)⁽¹⁵⁾, UU Nomer 13 (2003)⁽¹⁶⁾, Rifal (2015)⁽¹⁷⁾, Prima (2015)⁽¹⁸⁾, PP Nomer 82 (2018)⁽¹⁹⁾, UU Nomer 22 (2009)⁽²⁰⁾, PP Nomer 55 (2012)⁽²¹⁾, Permenhub Nomer PM 12 (2019)⁽²²⁾, Permenhub Nomer PM 118 (2018)⁽²³⁾

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 KERANGKA KONSEP

Kerangka konsep penelitian adalah suatu hubungan atau kaitan antara konsep satu terhadap lainnya dari masalah yang ingin diteliti (Notoatmodjo, 2005).



3.2 VARIABEL PENELITIAN

Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek, atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik simpulannya (Sugiyono, 2015). Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini mencakup:

3.2.1 Variabel Bebas

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (Sugiyono, 2015). Variabel bebas dalam penelitian ini adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, faktor cuaca, dan faktor keikutsertaan pelatihan *safety riding*.

3.2.2 Variabel Terikat

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat adanya variabel bebas (Sugiyono, 2015). Variabel terikat dalam penelitian adalah kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X di Kota Semarang.

3.2.3 Variabel Perancu

Variabel perancu adalah variabel yang mengganggu hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat (Notoatmodjo, 2005). Variabel ini merupakan variabel yang tidak diteliti, namun dapat mempengaruhi hasil penelitian. Variabel perancu dalam penelitian ini yaitu jenis persepsi pengemudi, tingkat kepercayaan, dan norma sosial. Variabel norma, persepsi, dan kepercayaan tidak berbeda secara signifikan karena berada di mayoritas yang sama yaitu wilayah Kota Semarang ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan Fadilah (2018) tidak ada hubungan yang signifikan antara variabel persepsi dan kepercayaan dengan *safety riding* yang

memiliki nilai *p-value* masing-masing $p: 0,957$ dan $p: 0,512$. Sehingga semua variabel perancu dapat dikendalikan dan tidak akan mempengaruhi hasil.

3.3 HIPOTESIS PENELITIAN

Hipotesis merupakan jawaban sementara dari pertanyaan penelitian yang dirumuskan dalam bentuk hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat (Notoatmodjo, 2005). Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

1. Ada hubungan antara faktor Usia dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
2. Ada hubungan antara faktor Jenis kelamin dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
3. Ada hubungan antara faktor Tingkat pendidikan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
4. Ada hubungan antara faktor Pengalaman berkendara dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
5. Ada hubungan antara faktor Masa kerja dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
6. Ada hubungan antara faktor Tingkat pengetahuan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
7. Ada hubungan antara faktor Sikap dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.

8. Ada hubungan antara faktor Status kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
9. Ada hubungan antara faktor Sarana dan prasarana dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
10. Ada hubungan antara faktor Kondisi kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
11. Ada hubungan antara faktor Geometrik jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
12. Ada hubungan antara faktor Kondisi permukaan jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
13. Ada hubungan antara faktor cuaca dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
14. Ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.

3.4 DEFINISI OPERASIONAL DAN SKALA PENGUKURAN VARIABEL

Tabel 3. 1 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran

NO	VARIABEL	DEFINISI	ALAT UKUR	KRITERIA	SKALA
Variabel terikat					
	Kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek <i>online</i>	Bentuk kejadian kecelakaan yang dialami pengemudi ojek <i>online</i> selama menjadi mitra PT.X. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.	Kuesioner	1. tidak terjadi : jika kejadian kecelakaan tidak dialami 2. terjadi : jika kejadian kecelakaan dialami	Ordinal

Variabel bebas

1. Faktor Manusia

Tingkat Pengetahuan	Pengaruh Kemampuan Informan dalam menjawab dengan benar pernyataan tentang <i>safety riding</i> seperti posisi berkendara, peraturan lalu lintas, batas waktu jam kerja, dan APD terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan.	Kuesioner	1. Rendah : jika skor jawaban \leq median 2. tinggi : jika skor jawaban $>$ median (Utari, 2010)	Ordinal
Sikap Pengemudi	Pengaruh respon berupa ungkapan, keyakinan, kecenderungan informan terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan.	Kuesioner	1. negatif : jika skor jawaban \leq median 2. positif : jika skor jawaban $>$ median (Utari, 2010)	Ordinal
Status kesehatan	Pengaruh status kesehatan yang meliputi kondisi kesehatan mata, kelelahan akibat kerja dan efek samping kesehatan yang di timbulkan seperti masalah muskuloskeletal terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan.	Kuesioner	1. buruk jika skor jawaban \leq median 2. baik jika skor jawaban $>$ median (UU, 2009)	Ordinal
Jenis kelamin	Pengaruh jenis kelamin informan terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan.	Kuesioner	1. Pria 2. Wanita	Ordinal
Tingkat pendidikan	Pengaruh tingkat pendidikan informan terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan.	Kuesioner	1. Rendah, jika SD-SMP 2. sedang jika SMA 3. tinggi, jika perguruan tinggi (Priyoto, 2014)	Ordinal

Usia pengendara	Pengaruh usia informan terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan.	Kuesioner	1. remaja, jika berusia ≤ 25 tahun 2. dewasa, jika berusia > 25 tahun (Khakim, 2016)	Ordinal
Pengalaman Berkendara	Pengaruh pengalaman berkendara informan terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.	Kuesioner	1. baru, jika berkendara ≤ 6 tahun 2. lama, jika berkendara > 6 tahun (Khakim, 2016)	Ordinal
Masa kerja	Pengaruh Masa kerja informan terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.	Kuesioner	1. baru, jika berkendara ≤ 1 tahun 2. lama, jika berkendara > 1 tahun (Khakim, 2016)	Ordinal
2. Faktor Kendaraan				
Kondisi kendaraan	Pengaruh pemeriksaan kondisi kendaraan yang meliputi aspek penggunaan kendaraan yang memenuhi syarat teknis, servis teratur, mengatur jarak pandang spion, menyalakan lampu kendaraan dan membawa suku cadang terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.	Kuesioner	1. Tidak baik jika skor jawaban \leq median 2. baik jika skor jawaban $>$ median (Ditjen Perhubungan Darat, 2009)	Ordinal
Kelengkapan sarana dan prasarana	Pengaruh penggunaan kelengkapan kendaraan seperti helm, jaket, sepatu, surat-surat kendaraan, dan mematuhi aturan lalu lintas terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek	Kuesioner Lembar observasi	1. Tidak lengkap jika skor jawaban \leq median 2. lengkap jika skor jawaban $>$ median	Ordinal

		<i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.		(Ditjen Perhubungan Darat, 2009)	
3.	Faktor Jalan Geometri jalan	Pengaruh geometri jalan (seperti jalan yang curam dan tikungan tajam) terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.	Kuesioner	1. tidak berbahaya jika skor jawaban \leq median 2. berbahaya jika skor jawaban $>$ median (Setyawan, 2015)	Ordinal
	Kondisi jalan	Pengaruh kondisi jalan (seperti permukaan jalan, pembatas jalan, rambu jalan, dan pencahayaan jalan) terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.	Kuesioner	1. rusak jika skor jawaban \leq median 2. baik jika skor jawaban $>$ median (Setyawan, 2015)	Ordinal
4.	Faktor Cuaca	Pengaruh kondisi cuaca (seperti saat hujan, kabut, panas, badai, dan banjir) terhadap keamanan dan keselamatan berkendara para pengemudi ojek <i>online</i> mitra PT.X dan untuk mengetahui besaran keterlibatannya dalam mempengaruhi kejadian kecelakaan. Penilaian pada variabel ini dilakukan secara subjektif berdasarkan jawaban informan.	Kuesioner	1. Buruk jika jawaban \leq median 2. Baik jika skor jawaban $>$ median (Bustan, 2007)	Ordinal
5.	Keikutsertaan Pelatihan \ <i>Safety Riding</i>	Keikutsertaan pengemudi ojek <i>online</i> dalam pelatihan <i>safety riding</i> guna meningkatkan pengetahuan akan cara berkendara yang benar dan mengetahui dampak dari pelatihan bagi para	Kuesioner	1. Tidak ikutserta jika skor jawaban \leq median	Ordinal

pengemudi ojek *online* mitra PT.X yang akan mempengaruhi kejadian kecelakaan. Pelatihan safety riding terdiri atas pelatihan teori dan praktek yang disesuaikan dengan peraturan undang-undang nomer 22 tahun 2009

2. Ikutserta jika skor jawaban > median (UU, 2003)

3.5 JENIS DAN RANCANGAN PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan metode observasional analitik menggunakan pendekatan *cross sectional*. Dimana dalam penelitian ini mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi (Notoatmodjo, 2005). *Cross sectional* merupakan suatu penelitian yang mempelajari hubungan antara faktor risiko (*independen*) dengan faktor efek (*dependen*), dimana melakukan observasi atau pengukuran variabel sekali dan sekaligus pada waktu yang sama (Riyanto, 2011). Penelitian deskriptif kuantitatif merupakan metode yang mendeskripsikan atau menguraikan situasi masalah disuatu tempat.

3.6 POPULASI DAN SAMPEL PENELITIAN

3.6.1 Populasi Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik simpulannya (Sugiyono, 2015). Populasi dalam penelitian adalah pengemudi ojek *online* mitra PT.X yang berjumlah 4400 pengemudi.

3.6.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi (Notoatmodjo, 2005). Pengambilan sampel ditentukan dengan teknik *Purposive Sampling* yaitu dengan cara mengambil subjek bukan didasarkan atas strata atau tetapi didasarkan atas adanya tujuan tertentu (Notoatmodjo, 2005).

Penentuan besar sampel menggunakan rumus berikut:

$$s = \frac{\lambda^2 \cdot N \cdot P \cdot Q}{d^2(N - 1) + \lambda^2 \cdot P \cdot Q}$$

Keterangan :

s= besar samper total yang diperlukan

λ^2 = dengan dk= 1, taraf kesalahan bisa 1%, 5%,10%

P = Q = 0,5 = proporsi efek yang akan dicari

D= 0,05

Berdasarkan rumus diatas maka dapat diperoleh jumlah sampel minimal:

$$s = \frac{1^2 \cdot 4400 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,05^2(4400 - 1) + 1^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}$$

$$s = \frac{1100}{10,8475 + 0,25}$$

$$s = 99,1214237$$

Berdasarkan perhitungan sampel diatas didapatkan jumlah sampel minimal pelatihan yaitu 100 orang.

3.6.3 Teknik Pengambilan Sampel

3.6.3.1 Kriteria Inklusi

1. Tercatat sebagai mitra PT.X
2. Mengendarai sepeda motor (menjadi ojek *online*)

3. Minimal telah bekerja selama 2 bulan
4. Bersedia dan mempunyai waktu serta kesempatan menjadi informan

3.6.3.2 Kriteria Eksklusi

1. Tidak bersedia dan mempunyai waktu serta kesempatan menjadi informan
2. Informan menjadi pengemudi ojek *online* mitra PT.X bukan pada wilayah Kota Semarang
3. Informan dalam keadaan sakit yang membuat tidak dapat melakukan pengisian lembar kuesioner

3.7 SUMBER DATA

3.7.1 Data Primer

Data primer diperoleh dari hasil pengisian lembar jawaban menggunakan kuesioner dengan pengemudi ojek *online* mitra PT.X untuk memperoleh data tentang keterkaitan faktor manusia, faktor kendaraan, faktor kondisi jalan, faktor cuaca, faktor keikutsertaan pelatihan *safety riding*, dan peran PT X dengan faktor kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X di Kota Semarang.

3.7.2 Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari studi pendahuluan dengan pengemudi ojek *online* di Kota Semarang. Selain itu juga diperoleh dari beragam pustaka seperti buku, jurnal, berita, artikel, dan skripsi terdahulu yang terkait sebagai tinjauan pustaka untuk menganalisis lebih dalam penelitian mengenai faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X di Kota Semarang.

3.8 INSTRUMEN PENELITIAN DAN TEKNIK PENGAMBILAN DATA

3.8.1 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat-alat yang akan digunakan untuk pengumpulan data (Notoatmodjo, 2010). Instrumen yang digunakan yaitu kuesioner dan lembar observasi yang berpedoman pada penelitian Ariwibowo (2013) dan materi yang diperoleh dari buku-buku referensi yang digunakan untuk memperoleh data-data yang berkaitan dengan analisis keselamatan berkendara pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X. Untuk mengetahui apakah instrumen ini “valid” dan “reliable” dilakukan uji validitas dan reliabilitas.

3.8.1.1 Uji Validitas

Validitas adalah suatu indeks yang menunjukkan alat ukur itu benar-benar mengukur apa yang diukur. Validitas digunakan untuk mengukur tentang ketepatan instrumen penelitian, atau mengukur tentang apa yang diukur. Tinggi rendahnya validitas instrumen menunjukkan sejauh mana data yang terkumpul tidak menyimpang dari gambaran tentang validitas yang dimaksud (Notoatmodjo, 2005). Menurut Sugiyono (2015), salah satu rumus korelasi yang dapat digunakan untuk mengetahui tingkat validitas instrumen adalah rumus yang dikemukakan oleh *pearson* yang dikenal dengan rumus korelasi *Pearson Product Moment*, salah satu instrumen dikatakan valid apabila korelasi tiap butir memiliki nilai positif dan nilai $r_{hitung} > r_{table}$ (Notoatmodjo, 2005).

Kuesioner akan diujikan kepada pengemudi ojek *online* mitra PT.X di kabupaten Semarang karena wilayah tersebut memiliki karakteristik yang hampir sama dengan Kota Semarang. Jumlah sampel pada uji validitas kuesioner sebanyak

30 informan. Hasil r yang diperoleh kemudian dibandingkan dengan hasil pada tabel *product moment*, nilai r tabel untuk 30 informan yaitu 0,361 dengan taraf signifikansi 5% atau taraf kepercayaan 95%. Dasar pengambilan keputusan dari uji validitas tersebut adalah (Cahyati & Dina, 2012):

1. Jika r hasil positif, serta r hasil $>$ r tabel, maka variabel tersebut valid
2. Jika r hasil tidak positif, r hasil $<$ r tabel, maka variabel tersebut tidak valid

Berdasarkan hasil uji validitas didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Hasil Nilai Validitas

No	Variabel	Pernyataan tidak valid	<i>Corrected Item-Total Correlation</i>
1.	Tingkat pengetahuan terhadap keselamatan berkendara	-	-
2.	Sikap pengemudi terhadap kejadian kecelakaan	-	-
3.	Status kesehatan pengemudi terhadap kejadian kecelakaan	-	-
4.	Kelengkapan sarana dan prasarana kendaraan terhadap kejadian kecelakaan	-	-
5.	Kondisi kendaraan terhadap kejadian kecelakaan	-	-
6.	Kondisi geografis jalan terhadap kejadian kecelakaan	-	-
7.	Kondisi permukaan jalan terhadap kejadian kecelakaan	-	-
8.	Kondisi cuaca terhadap kejadian kecelakaan	(9)	0.208
9.	Keikutsertaan pelatihan <i>safety riding</i> terhadap kejadian kecelakaan	-	-

3.8.1.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Pengukuran reliabilitas menggunakan bantuan *software* komputer dengan rumus *alpha cronbach*. Suatu

instrumen dikatakan reliabel apabila r hitung $>$ r tabel (Notoatmodjo, 2005).

Berdasarkan hasil uji Reliabilitas didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 3. 3 Hasil Nilai Reliabilitas

No	Variabel	Cronbach's Alpha	Simpulan
1.	Tingkat pengetahuan terhadap keselamatan berkendara	0.864	Reliabel
2.	Sikap pengemudi terhadap kejadian kecelakaan	0.715	Reliabel
3.	Status kesehatan terhadap kejadian kecelakaan	0.702	Reliabel
4.	Kelengkapan sarana dan prasarana kendaraan terhadap kejadian kecelakaan	0.788	Reliabel
5.	Kondisi kendaraan terhadap kejadian kecelakaan	0.865	Reliabel
6.	Kondisi geografis jalan terhadap kejadian kecelakaan	0.950	Reliabel
7.	Kondisi permukaan jalan terhadap kejadian kecelakaan	0.865	Reliabel
8.	Kondisi cuaca terhadap kejadian kecelakaan	0.774	Reliabel
9.	Keikutsertaan pelatihan <i>safety riding</i> terhadap kejadian kecelakaan	0.971	Reliabel

3.8.2 Teknik Pengambilan Data

Teknik pengambilan data merupakan tahap yang paling strategis dalam penelitian. Teknik pengambilan data yang digunakan adalah sebagai berikut:

3.8.2.1 Wawancara

Salah satu teknik pengumpulan data dalam penelitian adalah wawancara untuk mengetahui hal-hal dari informan secara lebih mendalam dengan alat bantu yaitu lembar kuesioner (Sugiyono, 2015) Penelitian ini bertujuan memastikan jawaban yang informan berikan pada lembar kuesioner yang berhubungan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT.X.

3.8.2.2 Observasi

Penelitian ini dilakukan dengan observasi partisipasi pasif. Observasi partisipasi pasif yaitu peneliti datang ke tempat kegiatan informan yang diamati, tetapi tidak ikut terlibat dalam kegiatan tersebut (Sugiyono, 2015). Hal ini dilakukan untuk lebih mengetahui faktor risiko kejadian kecelakaan kemudian mencatatnya dan hasilnya diklarifikasikan kepada informan dengan menggunakan lembar observasi. Instrumen ini digunakan untuk melihat variabel kelengkapan sarana dan prasarana kendaraan.

3.8.2.3 Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dokumentasi digunakan untuk pengumpulan data kemudian ditelaah.

3.9 PROSEDUR PENELITIAN

Prosedur penelitian dalam penelitian ini dibagi menjadi 3 tahap yaitu tahap pra-penelitian, pelaksanaan penelitian, dan pasca penelitian.

3.9.1 Tahap Pra-Penelitian

Pada tahap pra-penelitian, kegiatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Pengumpulan data sekunder dan melakukan studi pustaka dengan mencari data awal melalui dokumen-dokumen yang relevan.
2. Menyusun rancangan awal penelitian.
3. Melakukan koordinasi dan proses perizinan penelitian.
4. Pemantapan desain penelitian, fokus penelitian, dan pemilihan informan.

5. Menyiapkan instrumen penelitian.

3.9.2 Tahap Pelaksanaan Penelitian

Pada tahap pelaksanaan penelitian, yaitu dengan melakukan pengambilan data di lapangan dengan menggunakan metode pengisian lembar kuesioner terhadap informan, serta observasi dan dokumentasi kegiatan penelitian. Penelitian dilakukan dengan cara mendatangi satu persatu para pengemudi ojek *online*.

3.9.3 Tahap Pasca-Penelitian

Pada tahap pasca penelitian, setelah memperoleh data dari hasil wawancara dan observasi, maka selanjutnya dilakukan pemeriksaan keabsahan data, menganalisis data, dan mengevaluasi berdasarkan pedoman yang ada. Kemudian dilakukan penyajian data secara deskriptif dan penarikan kesimpulan.

3.10 TEKNIK ANALISIS DATA

3.10.1 Teknik Pengolahan Data

Langkah-langkah dalam pengolahan data adalah sebagai berikut :

1. Editing

Editing yaitu memeriksa data yang telah didapat seperti hasil pengamatan, hasil pengukuran dan hasil jawaban kuesioner.

2. Coding

Coding merupakan kegiatan merubah data berbentuk huruf menjadi data berbentuk angka atau bilangan. Pemberian kode bertujuan untuk mempermudah analisis data dan *entry* data.

3. Skoring

Pemberian skor pada setiap jawaban yang diberikan oleh informan.

4. Tabulasi

Tabulasi dimaksudkan untuk memasukkan data ke dalam tabel dan mengatur angka sehingga dapat dihitung jumlah kasus dalam berbagai kategori.

5. Entry

Memasukkan data yang diperoleh ke dalam perangkat komputer.

3.10.2 Analisis Data

3.10.2.1 Analisis Univariat

Analisis univariat bertujuan untuk mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian. Bentuk analisis univariat bergantung dari jenis datanya. Pada umumnya analisis hanya menghasilkan distribusi frekuensi dan persentase dari tiap variabel. Data hasil penelitian dideskripsikan dalam bentuk tabel, grafik, dan narasi untuk mengevaluasi besarnya proporsi dari variabel bebas yang diteliti.

3.10.2.2 Analisis Bivariat

Analisis bivariat adalah analisis yang dilakukan untuk melihat hubungan 2 variabel yaitu antara variabel bebas dan variabel terikat. Dalam analisis ini, uji statistik yang digunakan adalah *chi-square* karena untuk mengetahui hubungan variabel. Syarat uji *chi-square* adalah tidak ada sel dengan nilai observed yang bernilai 0 dan sel yang mempunyai nilai expected kurang dari 5, maksimal 20% dari jumlah sel. Uji signifikan dilakukan dengan menggunakan batas kemaknaan ($\alpha > 0,05$) dan 95% *confidence interval* dengan ketentuan bila:

1. $p\text{-value} < 0,05$, berarti H_0 ditolak ($p\text{-value} < \alpha$) yang artinya adanya hubungan yang signifikan
2. $p\text{-value} > 0,05$, berarti H_0 ditolak ($p\text{-value} > \alpha$) yang artinya tidak ada hubungan yang signifikan

Jika syarat uji chi-square tidak terpenuhi , maka alternatifnya adalah:

1. Alternatif uji *chi-square* untuk tabel 2×2 adalah uji *fisher*
2. Alternatif uji *ch -square* untuk tabel $2 \times k$ adalah uji *kolmogorof* dan *smirnov*
3. Alternatif uji *chi-square* selain 2×2 dan $2 \times k$ adalah uji penggabungan sel

BAB VI

SIMPULAN DAN SARAN

6.1 SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek *Online* Mitra PT.X di Kota Semarang, maka dapat ditarik simpulan sebagai berikut:

1. Tidak terdapat hubungan antara faktor Usia dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
2. Terdapat hubungan antara faktor Jenis kelamin dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
3. Terdapat hubungan antara faktor Tingkat pendidikan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
4. Terdapat hubungan antara faktor Pengalaman berkendara dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
5. Terdapat hubungan antara faktor Masa kerja dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
6. Terdapat hubungan antara faktor Tingkat pengetahuan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
7. Tidak terdapat hubungan antara faktor Sikap dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
8. Terdapat hubungan antara faktor Status kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.

9. Terdapat hubungan antara faktor Sarana dan prasarana dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
10. Terdapat hubungan antara faktor Kondisi kesehatan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
11. Tidak terdapat hubungan antara faktor Geometrik jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
12. Tidak terdapat hubungan antara faktor Kondisi permukaan jalan dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
13. Terdapat hubungan antara faktor cuaca dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.
14. Terdapat hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan faktor risiko kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek mitra PT.X di Kota Semarang.

6.2 SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan simpulan maka saran yang dapat diberikan antara lain:

6.2.1 Bagi Pengemudi ojek *online* mitra PT.X di Kota Semarang

1. Pengemudi ojek *online* wanita lebih berisiko mengalami kecelakaan, sebaiknya pengemudi ojek *online* wanita lebih mengaplikasikan hasil dari pelatihan untuk meningkatkan kemampuan berkendara dan cara mengontrol emosi dalam menghadapi situasi tidak terduga.
2. Pengendara ojek *online* yang belum memiliki pengalaman kurang dari enam tahun/baru sebaiknya melakukan *sharing* dengan pengendara yang lebih

berpengalaman. Tujuan dari hal tersebut untuk berbagi pengalaman tentang berkendara.

3. Pengendara ojek *online* sebaiknya melakukan pengecekan kendaraan sebelum berkendara untuk memastikan apakah kendaraan dalam keadaan fungsi normal atau tidak serta melakukan servis rutin kendaraan sesuai jadwal yang ditentukan. Membawa suku cadang kendaraan juga diperlukan untuk mengantisipasi keadaan jika terjadi hal yang tidak diinginkan terjadi seperti matinya lampu kendaraan.
4. Pengendara ojek *online* sebaiknya bukan hanya menggunakan alat pelindung diri yang di sediakan dari perusahaan yaitu helm dan jaket. Alat pelindung diri berupa masker Respiro SF(untuk debu), sarung tangan, *basic safety shoes/driving shoes*.
5. Lebih memperhatikan waktu kerja karena berkerja dalam waktu yang melebihi batas normal dapat menimbulkan masalah kesehatan seperti kelelahan yang akan menurunkan konsentrasi dalam berkendara sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan serta menimbulkan masalah kesehatan seperti pegal/kram pada punggung dan pergelangan tangan akibat berkendara terlalu lama. Batas waktu bekerja telah diatur dalam Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan yaitu 8 jam sehari apabila bekerja selama 5 hari dalam seminggu.
6. Faktor cuaca adalah faktor yang tidak bisa dikendalikan. Langkah terbaik adalahantisipasi dari pengendara sendiri antara lain menyiapkan jas hujan, kacamata, dan berteduh ketika sudah tidak memungkinkan untuk berkendara.

6.2.2 Bagi PT.X di Kota Semarang

1. Memberikan pelatihan *safety riding* secara berkala untuk meningkatkan pengetahuan pengendara tentang keselamatan berkendara.
2. Pelatihan *safety riding* merupakan tindakan preventif dalam mengantisipasi kejadian kecelakaan. PT. X sebaiknya memberi peringatan ketika pengemudi yang sudah diberi undangan untuk pelatihan *safety riding* tetapi tidak mengikuti pelatihan tersebut.
3. Dalam berkendara tingkat pendidikan berpengaruh dalam kejadian kecelakaan, hal tersebut bisa terjadi karena saat pelatihan *safety riding* pengemudi tidak memahami tata bahasa dari pemateri pada saat pelatihan jadi alangkah lebih baik jika pelatihan *safety riding* yang dilakukan oleh PT.X dilakukan sesuai dengan tingkat pendidikan, agar pengemudi lebih dapat memahami dan mempraktikkan ajaran dengan lebih maksimal.
4. PT.X sebaiknya juga melakukan pengecekan secara rutin kepada kondisi kendaraan para mitra ojek *online* untuk memastikan agar kendaraan dalam kondisi yang benar-benar baik, walaupun dalam menjadi mitra ojek *online* dibutuhkan motor dengan kriteria tahun tertentu namun hal tersebut tidak menjamin bahwa motor tersebut tidak memiliki kerusakan.
5. PT.X melakukan pengawasan melalui penilaian yang dilakukan oleh customer melalui penilaian bintang 1-5 setelah melakukan orderan. Penilaian tersebut belum memiliki kategori terkait keselamatan sebaiknya penilaian dengan bintang diberikan kriteria tertentu misalnya bintang 1 apabila pengemudi tidak menggunakan APD yang sesuai, bintang 2 apabila pengemudi berkendara tidak

mematuhi peraturan lalu lintas, bintang 3 apabila pengemudi dalam keadaan tidak sehat, bintang 4 apabila pengemudi sesuai dengan keterangan diaplikasi, dan bintang 5 apabila pengemudi bersikap baik dan sesuai dengan keterangan diaplikasi. Pengawasan terhadap pengemudi ojek *online* dapat lebih efektif dilakukan karena keselamatan berkendara bukan hanya bagi pengemudi ojek online saja melainkan juga keselamatan customer.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. (2012). *Manajemen Lalu Lintas : Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas*. Jakarta: Transindo Gastama Media.
- Achmadi, U. F. (2014). *Kesehatan masyarakat : Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Agung. (2014). Model Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja. *Jurnal Psikologi Integratif*, Vol.2 No.2.
- Alamsyah, I. E. (15 Juli 2019). *Pengguna Gojek akan Dilindungi Asuransi Jasa Raharja*. Retrieved 12 Agustus 2019: Republika Web Site : <https://www.republika.co.id/berita/ekonomi/korporasi/19/07/16/puozqv349-pengguna-gojek-akan-dilindungi-asuransi-jasa-raharja>.
- Almanaf, R. (26 Desember 2018). *185 Orang Meninggal di Jalan Raya Kota Semarang Tahun Ini Terbanyak di Mangkang*. Retrieved 8 Agustus 2019: From TribunJateng.com Web Site: <https://jateng.tribunnews.com/2018/12/26/185-orang-meninggal-di-jalan-raya-kota-semarang-tahun-ini-terbanyak-dimangkang>.
- Anwar, A. A. (2017). Online vs Konvensional : Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. *Jurnal Etnografi Indonesia*, Vol.2 No.2.
- Ariwibowo, R. (2013). Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol.2 No.1.
- Aziah, A. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Druptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Jurnal Humaniora Bina Sarana Informatika*, Vol.18 No.2.
- Azizah, M. H. (2016). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa Fmipa Unnes Angkatan 2008-2015)*. Semarang: Skripsi : Universitas Negeri Semarang.
- Bolbol. (2018). Motorcycle Riders Risky Behaviors And Safety Measures : A Hospital Based Study. *Egyptian Journal Of Occupational Medicine*, Vol.42 No.3.
- BPS. (2017). *Statistik Transportasi Darat*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Bustan. (2007). *Epidemiologi : Penyakit Tidak Menular*. Jakarta: Rhineka Cipta.
- Cahyati & Dina. (2012). *Buku Ajar Biostatistika Inferensial*. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Damayanti, S. A. (2017). Transportasi Berbasis Aplikasi Online : Go-Jek Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Kota Surabaya. *Jurnal Fisip*, Vol.2.

- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika. (2013). *Panduan Keselamatan di Jalan*. Semarang: Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2009). *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Enggarsasi, U. (2017). Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. *Perspektif*, Vol.22 No.3.
- Fadilah, D. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Pemakaian Helm Pengendara Sepeda Motor Pada Pelajar Kelas X . *Promotor Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*, vol. 1 No.1.
- Fiandri, N. (15 Desember 2017). *Menyedihkan Ini Jumlah Pengemudi Ojek Online Meninggal Karena Kecelakaan Dalam Sehari*. From Gridoto.com Web Site : <https://www.gridoto.com/read/221007662/menyedihkan-ini-jumlah-pengemudi-ojek-online-meninggal-karena-kecelakaan-dalam-sehari#!%2F>: Retrieved 17 Agustus 2019.
- Firmansyah. (2013). Faktor Yang Berhubungan dengan Prilaku Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep Tahun 2013 . *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4 (4).
- Gojek. (23 Juli 2019). *Program Pelatihan Berkendara Aman (Safety Training) di 16 Kota*. Retrieved 12 Agustus 2019: Gojek Web Site : <https://driver.gojek.com/s/article/Program-Pelatihan-Berkendara-Aman-Safety-Training-di-16-Kota>.
- Khakim, R. (2016). *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding*. Skripsi: Semarang: Universitas Muhammadiyah Semarang.
- Manurung, J. (2019). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Gojek) di Kota Medan Sumatra Utara. *Jurnal Stikes Sutihajar*, Vol.1 No.2.
- Munawar, A. (2007). *Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Natadjaja & Setyawan. (2016). Creating Community Through Design : The Case Of Go-Jek Online. *International Journal Of Cultural And Creative Industries*, Vol.4 No.1.
- Notoatmodjo, S. (2014). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2005). *Metode Penelitian Kesehatan*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.

- Nurhafizhah, T. (2017). Safety and Fatigue Risk Factors Among Online Motorcycle Drivers in Depok City, Indonesia. *International Conference of Occupational Health and Safety* , Vol.2018.
- Oktarina. (2011). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangkil Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011. *Jurnal Promotor Kesehatan* , 5 (3).
- Permenhub. (2018). *Peraturan menteri perhubungan nomer PM 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus*. Jakarta: Menteri Perhubungan RI.
- Permenhub. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat*:. Jakarta: Menteri Perhubungan RI.
- Perwatiningsih. (2013). Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013. *Jurnal Kesehatan* , 3 (5).
- PP. (2012). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan*. Jakarta: Presiden RI.
- PP. (2018). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 tahun 2018 tentang jaminan kesehatan*. Jakarta: Presiden RI.
- Prima, D. W. (2015). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Manusia Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* , Vol.3 No.3.
- Priyoto. (2014). *Teori Sikap dan Perilaku Dalam Kesehatan*. Pacitan: Medical Book.
- Rahardjo, R. (2014). *Tertib Berlalu Lintas*. Yogyakarta: Shafa Media.
- Ratnasari, F. (2015). Hubungan Karakteristik Remaja Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Komunitas Motor Sulut King Community (SKC) Manado. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* , 24 (1).
- Rifal, A. D. (2015). Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah. *Artikel Ilmiah Mahasiswa* , No.2.
- Riskianah, A. (2010). Analisis Pola Tingkah Laku Pengendara Sepeda Motor di Kota Surabaya Dengan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ). *Jurnal Statistika* , Vol.1 No.1.
- Riyanto, A. (2011). *Aplikasi Metodologi Penelitian Kesehatan*. Yogyakarta: Nuha Medika.

- Rizky. (2009). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) Pada Pengemudi Taxi Tahun 2009. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* , 3 (4).
- Saputra. (2008). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Pengemudi Demp Truck PT.X Sumatera Selatan Tahun 2008. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* , 10 (3).
- Setyawan, M. R. (2015). *Faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pengemudi ojek online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara*. Semarang: Skripsi : universitas Negeri Semarang.
- Setyowati, D. (16 April 2019). *Persaingan Ketat Gojek dan Grab Menjadi SuperApp*. Retrieved 27 Agustus 2019: Katadata.co Web Site : <https://katadata.co.id/telaah/2019/04/16/persaingan-ketat-gojek-dan-grab-menjadi-superapp>.
- Setyowati, D. (12 April 2019). *Terbesar di Indonesia, Gojek Targetkan Pertumbuhan Dua Kali Lipat* . Retrieved 27 Agustus 2019: katadata.co Web Site.
- Simamora, M. (28 Mei 2018). *Menhub Minta DPR Setujui Regulasi Aturan Ojek Online*. Retrieved 27 Agustus 2019: Kumparan Web Site : <https://kumparan.com/@kumparanbisnis/menhub-minta-dpr-setujui-regulasi-aturan-ojek-online>.
- Staton, C. (2016). Road Traffic Injury Prevention Initiatives : A Systematic Review And Metasummary Of Effectiveness In Low And Middle Income Countries. *Plos One* .
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Jakarta: Alfabeta.
- Sunartono. (10 Juli 2019). *Jadi Pelopor Keamanan Berkendara, Gojek Panen Apresiasi*. Retrieved 12 Agustus 2019: HarianJogja.com Web Site : <https://news.harianjogja.com/read/2019/07/10/500/1004595/jadi-pelopor-keamanan-berkendara-gojek-panen-apresiasi>.
- Tarwaka. (2008). *Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta: Harapan Press.
- Utari. (2010). *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Presepsi, dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di Universitas Gunadarma Bekasi*. Jakarta: Skripsi : Universitas Syarif Hidayatullah.
- UU. (2003). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 Tentang Ketenagakerjaan*. Jakarta: Presiden RI.
- UU. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Menteri Hukum dan HAM.

UU. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2009 Tentang Kesehatan*. Jakarta: Presiden RI.

WHO. (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018*. Switzerland: World Health Organization .