UNIVERSITAS BINAWAN

HUBUNGAN PENGETUHAN DAN SIKAP TERHADAP PERILAKU SAFETY RIDING PADA OJEK ONLINE DI PASAR CIRACAS XL TAHUN 2020

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Oleh :

MUHAMMAD SYAHRI LUBIS

031611055

PROGRAM D.IV KESELAMATAN KESEHATAN KERJA

FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

UNIVERSITAS BINAWAN

JAKARTA

2020

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD SYAHRI LUBIS

NIM : 031611055

Prodi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya susun dengan judul:

Adalah benar-benar hasil karya saya sendiri dan bukan merupakan plagiat dan skripsi orang lain. Apabila pada kemudian hari pernyataan saya tidak bener, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang berlaku (cabut predikat kelulusan dan gelar sarjana).

Jakarta, 30 Agustus 2020

M. SYAHRI LUBIS

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Binawan, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: MUHAMMAD SYAHRI LUBIS
NIM	: 031611055
Program Studi	: Keselamatan dan Kesehatan Kerja
Jenis Karya	: Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Binawan **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (Non-Exclusive Royalty Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP PERILAKU SAFETY RIDING PADA OJEK ONLINE DI PASAR CIRACAS XL

Beserta perangkat yang ada (apabila diperlukan). Dengan hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Binawan berhak, menyimpan, menggalih media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikan –nya, dan menampilkan/tanpa perlu ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Segala bentuk tuntunan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggung jawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Jakarta

Pada Tanggal 30 Agustus 2020

Yang menyatakan:

M.SYAHRI LUBIS

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh:

Nama : MUHAMMAD SYAHRI LUBIS

NIM : 031611055

Program Studi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Judul Skripsi : **HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP PERILAKU SAFETY RIDING PADA OJEK ONLINE DI PASAR CIRACAS XL**

Skripsi ini telah dipertahankan di hadapan Dewan penguji Skripsi Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Binawan Jakarta pada tanggal dan telah diperbaiki sesuai masukan dewan penguji.

Jakarta, 30 Agustus 2020

Penguji I

(Djamal Thalib, B.Sc.,S.IP ,M.Si.)

Penguji II

(Lulu Suci Hendrawati,S.Kom., M.Si.)

Pembimbing

(Husen SST.K3, M. Si)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

I. IDENTITAS:

Nama	: MUHAMMAD SYAHRI LUBIS
NIM	: 031611055
Prodi	: Keselamatan dan Kesehatan Kerja
Tempat, Tanggal Lahir	: BINTUHAN, 12 OKTOBER 1997
Alamat	: Desa selasih, KEC, Kaur selatan
No. telp	:081384347306
Email	: syahrilubis34@gmail.com

II. RIWAYAT PENDIDIKAN:

1. Tahun 2003-2009 : SDN 11 Kaur selatan
2. Tahun 2009-2012 : SMP 01 Kaur selatan
3. Tahun 2012-2015 : SMA 05 kaur
4. Tahun 2016-2020 : Universitas Binawan

Jakarta, 30 Agustus 2020

M.SYAHRI LUBIS

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmatNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, baik dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Yth. dr. Agung Cahyono, T.M.Si., selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Binawan.
2. Yth. Bapak Husen, SST.K3, M.Si, selaku Ketua Program Studi Keselamatan Kesehatan Kerja Universitas Binawan.
3. Yth. Bapak Husen SST.K3, M.SI, atas kesabaran dalam membimbing dan memberi masukan yang berharga dalam penulisan proposal skripsi ini.
4. Mamah ZUBAIBAH dan Papah SUPRATMAN, atas kasih sayang, doa dan support yang selalu Papah dan Mamah berikan.
5. Kakak Nurmila fazusti, Bensa juliansyah, osep tri oktales dan adik fikri suhaimi lubis, atas kasih sayang, doa, support, canda tawanya dan motivasi yang diberikan.
6. Shella sry wahyuni yang telah memberikan support dan semangat dalam proses mengerjakan skripsi.
7. Sahabat sobat perjuangankuh Puro, Fadly, Husen, Topan, danar, Udin, Indra, Zayana, Amal, Endah, Elvi dan iksan yang telah memberikan semangat, motivasi, support, serta membantu dalam menyelesaikan skripsi.
8. Buat seluruh teman-teman K3 2016 yang telah menemani penulis selama dibangku perkuliahan dan memberikan motivasi kepada penulis dalam penyusunanan skripsi ini.

Dengan bantuan tersebut maka penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik untuk memenuhi salah satu syarat untuk mencapai sebutan Sarjana Terapam Keselamatan Kesehatan Kerja pada Program Studi Keselamatan Kesehatan Kerja Universitas Binawan.

Akhir kata, penulis berharap ALLAH SWT berkenan membalas segala kebaikan saudara-saudara semua. Dan semoga skripsi ini membawamanfaat bagi pengembangan ilmu.

Jakarta, - 2020

Penulis

(Muhammad syahri lubis)

ABSTRAK

Nama : MUHAMMAD SYAHRI LUBIS
Prodi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja (k3)
Judul : Hubungan pengetahuan dan sikap terhadap perrilaku Safety Riding pada ojek online di pasar ciracas XL

Latar Belakang :

Berdasarkan Data yang di dapatkan dari Korlantas Polri bahwa pada tahun 2017 telah terjadi 103 kejadian kecelakaan yang di alami oleh driver Ojek online. Faktor-faktor yang menyebabkan tindakan tidak aman ada 2 faktor yaitu faktor manusia dan faktor lingkungan Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati.

Metode :

Penelitian ini bersifat analitik dengan rancangan studi cross sectional. Sampel yang digunakan yaitu 30 driver ojek online yang ada di pasar ciracas XL. Teknik pengumpulan data melalui obeservasi dan pengisian kuesioner. Data di olah dengan analisis univariat dan analisis bivariate dengan uji *chi-square*.

Hasil :

Hasil penelitian menyatakan dari 30 responden menunjukan adanya hubungan pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding. (p *value*= 0,016) dan variabel yang tidak berhubungan dengan perilaku Safety Riding adalah sikap (p *value*= 0,705)

Kata Kunci: kecelakaan, pengetahuan, perilaku Safety Riding

ABSTRACT

Name: MUHAMMAD SYAHRI LUBIS

Study Program: Occupational Safety and Health (K3)

Title: The relationship between knowledge and attitudes towards Safety Riding behavior on online motorcycle taxis in the Ciracas XL market

background:

Based on data obtained from Korlantas Polri, in 2017 there were 103 accidents experienced by online motorcycle taxi drivers. There are 2 factors that cause unsafe action, namely human factors and environmental factors. Knowledge is one of the factors that underlie a person to behave better and be careful.

Method :

This research is analytic with cross sectional study design. The sample used was 30 online motorcycle taxi drivers in the Ciracas XL market. Data collection techniques through observation and filling out questionnaires. The data were processed by univariate analysis and bivariate analysis using the chi-square test.

Result:

The results of the study stated that of the 30 respondents, there was a relationship between knowledge and Safety Riding behavior. (p value = 0.016) and the variable not related to Safety Riding behavior is attitude (p value = 0.705)

Keywords: accident, knowledge, Safety Riding behavior

DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS 3
LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI i
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS i
LEMBAR PENGESAHAN 2
DAFTAR RIWAYAT HIDUP 3
KATA PENGANTAR 4
ABSTRAK 6
ABSTRACT 7
DAFTAR ISI 8
BAB I PENDAHULUAN 11
1.1 Latar Belakang 13
1.2 Rumusan Masalah 16
1.3 Tujuan 16
1.3.1 Tujuan Umum 16
1.3.2 Tujuan Khusus 16
1.4 Manfaat 17
1.4.1 Bagi pengendara ojek online 17
1.4.2 Bagi Program Diploma IV Jurusan Kesehatan Keselamatan Kerja (K3) Universitas Binawan 17
1.4.3 Bagi Mahasiswa 17
1.5 Ruang Likup Penelitian 17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA 19
2.1 Pengetahuan 19
2.1.1. Definisi Pengetahuan 19
2.1.2 Tingkat Pengetahuan 20
2.1.3 Faktor yang Mempengaruhi Pengetahuan 21
2.2 Sikap 23
2.2.1 Definisi Sikap 23

2.2.2 Sifat Sikap 24
2.2.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sikap 24
2.3 Keselamatan Safety Riding 26
2.3.1 Kompenen Safety Riding yang Harus diterapkan 26
2.4 Kerangka Teori 30
BAB III Metodelogi Penelitian 31
3.1 Kerangka Konsep 31
3.2 Hipotesis 31
3.3 Jenis Dan Rancangan Penelitian 32
3.4 Populasi Dan Sampel Penelitian / Objek Penelitian 32
3.4.1 Populasi Penelitian 32
3.4.2 Sampel Penelitian 32
3.5 Definisi Operasional 33
3.6 Sumber Data Penelitian 34
3.6.1 Data Primer 34
3.6.2 Data Sekunder 35
3.7 Instrumen Penelitian 35
3.7.1 Kuesioner 35
3.8 Pengumpulan Data 36
3.9 Pengolahan Dan Analisis Data 36
3.9.1 Pengolahan Data 36
3.9.2 Analisis Data 37
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 38
4.1 Gambaran Umum Tempat Penelitian 38
4.1.1 Perkembangan Ojek *Online* di Indonesia di tahun 2015. 38
4.1.2 Visi Misi Ojek Online 39
4.2Hasil Analisa Univariat 40
4.2.1PENGETAHUAN 40
4.2.2 SIKAP 40
4.2.3 Perilaku Safety Riding 41
4.3.1 Hubungan pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding 42
4.3.2 Hubungan Sikap terhadap perilaku Safety Riding 43

4.4 Pembahasan 44
4.4.1 Pengetahuan 44
4.4.2 SIKAP 45
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN 46
5.1 Kesimpulan 46
5.2 Saran 46
5.2.1 Saran umum 46
5.2.2 Saran Hirarki Pengendalian 47
DAFTAR PUSTAKA 48
LAMPIRAN 51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 ..... **32**

Gambar 3.1 ..... **33**

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 37
Tabel 4.1 43
Tabel 4.2 43
Tabel 4.3 44
Tabel 4.4 45
Tabel 4.5 46

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global sampai dengan saat ini. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Global Status Report on Road Safety 2013 menunjukkan, sekitar 1,24 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab kematian urutan ke delapan di dunia. Diperkirakan pada tahun 2030, jika tidak dilakukan penanganan yang baik maka kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan menjadi penyebab kematian nomor lima di dunia.

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Menurut data Korp Lalu Lintas Mabes Polri pada tahun 2015 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas mencapai 23.000 kasus. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh WHO dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Dari sisi jenis kendaraaan, kecelakaan kendaraan bermotor roda dua menempati urutan teratas yang sangat rentan terlibat kecelakaan lalu lintas dengan persentase 75%.[1]

Ojek online saat ini telah merambah ke berbagai kota di Indonesia, semakin tingginya minat masyarakat terhadap ojek online membuat semua kalangan tertarik untuk ikut serta bergabung menjadi driver ojek online, baik itu sebagai mata pencaharian utama ataupun pekerjaan sampingan. Berdasarkan survei awal dan wawancara dengan ketua komunitas

pengendara ojek online di kota Jakarta didapat informasi bahwa pada umumnya pengendara ojek online bekerja lebih dari 8 jam per hari. Rata-rata pengendara ojek online mulai beroperasi pada pukul 07.00 sampai dengan pukul 22.00, dengan waktu istirahat sesuai keinginan dari masing-masing pengendara ojek online itu sendiri. Pekerjaan driver ojek online sendiri per-harinya tergantung dari banyaknya jumlah orderan yang masuk, dengan demikian tidak menutup kemungkinan pengendara ojek online bisa saja berkendara seharian di jalanan kota jakarta dan tentunya resiko akan bahaya kecelakaan juga semakin tinggi bila pengendara lalai akan kesadaran berkendara yang aman, oleh karena itu maka peneliti merasa perlu untuk melakukan penelitian mengenai Analisis Faktor yang Berpengaruh Terhadap Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Online di daeerah cipayung Tahun 2020.[2]

Penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas diduga karena kelalaian pengendara motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, rem mendadak, mengendarai motor dengan melawan arus, menerobos traffict light, menerobos trotoar untuk pejalan kaki dan berpindah jalur atau membelok tanpa menggunakan lampu sein. Selain itu, pengendara sepeda motor juga cenderung meremehkan kelengkapan pribadi dan sepeda motornya, seperti kaca spion, lampu sein, penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), masker, sarung tangan dan lain sebagainya.[3]

Selain dari aspek kelengkapan aspek sepeda motor, pengetahuan dan sikap dalam berkendara juga sangat dibutuhkan karena banyak pengendara ojek yang mengalami Near miss (hampir celaka) ataupun Accident (kecelakaan), dari 10 pengendara ojek 70% diantaranya pernah mengalami *Accident* dan 90% dari *accident* tersebut didahului dengan terjadinya Near miss. Hal tersebut disebabkan karena tindakan pengendara ojek sepeda motor yang tidak aman "unsafe act" dan juga kondisi yang tidak aman "*unsafe condition*". [4]

Salah satu upaya untuk mengurangi kecelakaan yakni dengan pengenalan perilaku Safety Riding terhadap masyarakat umum bagi pengguna sepeda motor. Safety Riding didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Dinas perhubungan RI, 2005). Sedangkan perilaku Safety Riding itu sendiri merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya dan cidera yang dialami akibat kecelakaan lalu lintas.[5]

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Hasil penelitian Ariwibowo (2013) menyimpulkan bahwa ada hubungan pengetahuan (p-value = 0,024) dengan praktik Safety Riding pada pengendara ojek sepeda motor.[4]

Menurut Pudji (2009), pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati.[5] Hasil penelitian Ariwibowo (2013) menyimpulkan bahwa ada hubungan pengetahuan (p-value = 0,024) dengan praktik Safety Riding pada pengendara ojek sepeda motor.[4]

Berdasarkan hasil survei pendahuluan yang telah dilakukan melalui wawancara terhadap 10 pengendara ojek online di daerah pasar ciracas XL, 100% pengendara menjawab bahwa tidak ada pelatihan khusus mengenai Safety Riding dan 50% pengendara masih belum mengetahui pentingnya Safety Riding.

Data yang di dapatkan dari Korlantas Polri bahwa pada tahun 2017 telah terjadi 103 kejadian kecelakaan yang di alami oleh driver Ojek online. Faktor-faktor yang menyebabkan tindakan tidak aman ada 2 faktor yaitu faktor manusia dan faktor lingkungan (Geller, 2001). Beberapa penelitian menujukkan faktor-faktor yang banyak menimbulkan kecelakaan yaitu berasal dari faktor perilaku bekerja yang tidak aman (unsafe Action).[6]

Oleh karena itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang "Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengendara Ojek Online Di pasar ciracas XL."

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana gambaran pengetahuan Pengendara Ojek Online Di pasar ciracas XL?
2. Bagaimana gambaran sikap Pengendara Ojek Online Di pasar ciracas XL?
3. Bagaimana gambaran perilaku Safety Riding pengendara ojek online di pasar ciracas XL?
4. apakah ada hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding pada ojek online di daerah pasar ciracas XL ?
5. apakah ada hubungan antara sikap terhadap perilaku Safety Riding pada ojek online di daerah pasar ciracas XL ?

1.3 Tujuan

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui adanya hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap perilaku Safety Riding pada ojek online di daerah pasar ciracas XL.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Diketahuinya gambaran pengetahuan Pengendara Ojek Online Di pasar ciracas XL?
2. Diketahuinya gambaran sikap Pengendara Ojek Online Di pasar ciracas XL.
3. Diketahuinya gambaran perilaku safety riding pengendra ojek online di pasar ciracas XL.

4. Diketahuinya hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding pada ojek online di daerah pasar ciracas XL.
5. Diketahuinya hubungan antara sikap terhadap perilaku Safety Riding pada ojek online di daerah pasar ciracas XL.

1.4 Manfaat

1.4.1 Bagi pengendara ojek online

Hasil Penelitian ini sebagai informasi dan masukan dalam upaya meningkatkan kesadaran berkendara yang aman Safety Riding bagi pengendara ojek online di daerah pasar ciracas XL.

1.4.2 Bagi Program Diploma IV Jurusan Kesehatan Keselamatan Kerja (K3) Universitas Binawan

Sebagai tambahan literatur perpustakaan serta referensi bagi mahasiswa atau mahasiswi lain yang akan melakukan penelitian yang sama dengan tempat penelitian dan desain yang berbeda.

1.4.3 Bagi Mahasiswa

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai penerapan ilmu pengetahuan yang di dapatkan selama masa perkuliahan dan sebagai pengalaman di lapangan serta bisa mendapatkan wawasan yang luas mengenai ilmu pengetahuan dan bisa lebih baik dalam menerapkan ilmu kesehatan dan keselamatan kerja khususnya terhadap pengetahuan perilaku Safety Riding pada pengendara ojek online.

1.5 Ruang Likup Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding di daerah pasar ciracas XL. Penelitian ini di mulai dari bulan agustus 2020 selama 3 hari pada jam 08:00-10:00 pagi. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif bersifat deskriptif dengan menggunakan desain cross-sectional. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer didapatkan dari hasil analisa dilingkungan pasar ciracas XL dan

wawancara. Data sekunder didapatkan dari data kecelakaan lalu lintas korlantas polri dan dirjen perhubungan darat.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengetahuan

2.1.1. Definisi Pengetahuan

Menurut Notoatmojo, (2007) pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang. Dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Sebelum orang mengadopsi perilaku baru (berperilaku baru didalam diri seseorang terjadi proses yang berurutan), yakni [6]:

1. Awareness (kesadaran)
   Dimana orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui terlebih dahulu terhadap stimulus (objek)
2. Interest (merasa tertarik)
   Terhadap stimulus atau objek tersebut. Disini sikap subjek sudah mulai timbul.
3. Evaluation (menimbang-menimbang)
   Terhadap baik dan tidaknya stimulus tersebut bagi dirinya
4. Trial – (mencoba)
   Sikap dimana subyek mulai mencoba melakukan sesuatu sesuai dengan apa yang di kehendaki oleh stimulus.
5. Adaption - (penyesuaian)
   Pengetahuan seseorang tentang sesuatu objek mengandung dua aspek yaitu aspek positif dan aspek negatif. Kedua aspek inilah yang akhirnya akan menentukan sikap seseorang

terhadap objek yang diketahui, maka menumbuhkan sikap yang makin positif terhadap objek tersebut. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang karena perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan.[6]

2.1.2 Tingkat Pengetahuan

Pengetahuan manusia menurut Notoatmodjo (2007) di bagi menjadi 6 tingkatan seperti[6]:

1. Tahu (Know)

   Tahu diartikan sebagai mengingat materi yang sudah dipelajari sebelumnya. Termasuk pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali terhadap sesuatu yang spesifik dari seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang sudah diterima. Oleh sebab itu tahu merupakan tingkatan yang paling rendah. Kata kerja untuk mengukur bahwa orang tahu apa yang di pelajari antara lain menyebutkan, menguraikan, mendefinisikan dan sebagainya.Sebagai contoh: dapat menyebutkan maksud dari perkembangan motorik.

2. Memahami (Comprehension)

   Memahami adalah sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang apa yang sudah diketahui dan dapat menginterpretasikan materi secara benar. Orang yang telah paham terhadap objek atau materi harus dapat menjelaskan, menyebutkan contoh, minyimpulkan, meramalkan dan sebagainya terhadap objek yang dipelajari.

3. Aplikasi (Aplication)

   Aplikasi bisa diartikan sebagai suatu kemampuan untuk

menggunakan materi yang telah dipelajari pada suatu kondisi yang nyata.

4. Analisis (Analysis)

   Analisa adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen- komponen, tetapi masih di dalam stuktur organisasi dan masih ada kaitannya satu sama lain. Kemampuan analisis ini dapat dilihat dari penggunaan kata kerja seperti dapat menggambarkan, membedakan, memisahkan, mengelompokkan dan sebagainya.

5. Sintesis (Syintesis

   Suatu kemampuan untuk menyususun atau menghubungkan, merencanakan, meringkas, menyesuaikan sesuatu terhadap teori atau rumusan yang sudah ada.

6. Evaluasi

   Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan penilaian terhadap suatu materi atau objek, penilaian ini berdasarkan kriteria yang sudah ditentukan sendiri.

2.1.3 Faktor yang Mempengaruhi Pengetahuan

Menurut Mubarak (2007) ada tujuh faktor yang mempengaruhi pengetahuan, antara lain[7]:

1. Pendidikan

   Pendidikan berarti bimbingan yang diberikan seseorang pada orang lain terhadap suatu hal agar mereka dapat memahami. Tidak dapat dipungkiri bahwa makin tinggi pendidikan seseorang semakin mudah pula mereka dapat menerima informasi, dan pada akhirnya makin banyak pula pengetahuan yang dimilikinya. Sebaliknya jika seseorang tingkat pendidikannya rendah, akan menghambat perkembangan

sikap seseorang terhadap penerimaan, informasi dan nilai-nilai yang baru diperkenalkan.

2. Pekerjaan

   Lingkungan pekerjaan dapat menjadikan seseorang memperoleh pengalaman dan pengetahuan baik secara langsung maupun secara secara tidak langsung.

3. Umur

   Dengan bertambahnya umur seseorang akan terjadi perubahan pada aspek fisik dan psikologis (mental). Pertumbuhan pada fisik secara garis besar ada empat kategori perubahan *pertama*, perubahan ukuran, *kedua,* perubahan proporsi, *ketiga*, hilangnya ciri- ciri lama, *keempat*, timbulnya ciri- ciri baru. Ini terjadi akibat pematangan fungsi organ. Pada aspek psikologis atau mental taraf berpikir seseorang semakin matang dan dewasa. Usia dibagi menjadi dua kategori, yaitu, usia dewasa awal (18-40 tahun) dan usia dewasa madya (41-60 tahun).

4. Minat

   Sebagai suatu kecenderungan atau keinginan yang tinggi terhadap sesuatu. Minat menjadikan seseorang untuk mencoba dan menekuni suatu hal dan pada akhirnya diperoleh pengetahuan yang lebih mendalam.

5. Pengalaman

   Suatu kejadian yang pernah dialami seseorang dalam berinteraksi dengan lingkungannya. Ada kecenderungan pengalaman yang kurang baik seseorang akan berusaha untuk melupakan, namun jika pengalaman terhadap objek tersebut menyenangkan maka secara psikologis akan timbul kesan yang sangat mendalam dan membekas dalam emosi kejiwaannya, dan akhirnya dapat pula membentuk sikap

positif dalam kehidupannya.

6. Kebudayaan lingkungan sekitar

   Kebudayaan dimana kita hidup dan dibesarkan mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukkan sikap kita. Apabila dalam suatu wilayah mempunyai budaya untuk menjaga kebersihan lingkungan maka sangat mungkin masyarakat sekitarnya mempunyai sikap untuk slalu menjaga kebersihan lingkungan, karena lingkungan sangat berpengaruh dalam pembentukan sikap pribadi atau sikap seseorang.

7. Informasi

   Kemudahan untuk memperoleh suatu informasi dapat membantu, mempercepat seseorang untuk memperoleh pengetahuan yang baru.

2.2 Sikap

2.2.1 Definisi Sikap

Sikap individu merupakan bagian daari reaksi individu terhadap rangsangan yang tidak dapat diamati secara lansgung oleh individu. Sikap sebagai bagian dari perilaku individu berupa reaksi tertutup terhadap stimulus yang ada. Sikap adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan (senang-tidak senang, setuju-tidak setuju, baik-tidak baik dan sebagainya).

Newcomb dalam notoatmodjo menyatakan bahwa sikap lebih mengacu pada kesiapan dan kesediaan untuk bertindak, dan bukan pelaksana motif tertentu. Hal ini dikarenakan banyak faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap dan pembentukan sikap ini yang membuat pekerja memiliki sikap yang negatif dan positif, Untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perubahan nyata, diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan, antara lain adalah fasilitas. Selain itu, diperlukan juga faktor

pendukung dari pihak lain, misalnya dari keluarga, teman, atau sesama pekerja lain. Sikap pada diri seseorang akan dipengaruhi oleh faktor internal, yaitu faktor fisiologis dan psikologis, serta faktor eksternal. Faktor eksternal dapat berwujud situasi yang dihadapi oleh individu, semuanya ini akan berpegaruh pada sikap yang ada pada diri seseorang.[8]

2.2.2 Sifat Sikap

Sifat sikap terdapat 2 jenis (Wawan dan Dewi)[9]:

1. Sikap positif, kecenderungan tindakan adalah mendekati, menyenangi, mengharapkan objek tertentu.
2. Sikap negatif, kecenderungan untuk menjauhi, menghindari, membenci, tidak menyukai objek tertentu.

2.2.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sikap

Faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap menurut Azwar dalam Budiman dan Riyanto adalah: [10]

1. Pengalaman pribadi

   Sesuatu yang telah dan sedang kita alami akan ikut membentuk dan mempengaruhi penghayatan kita terhadap kita terhadap stimulus sosial. Tanggapan akan menjadi salah satu dasar terbentuknya sikap.
2. Kebudayaan

   Kebudayaan dimana kita hidup dan dibesarkan mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukan sikap kita. Apabila kita hidup dalam budaya yang mempunyai norma longgar bagi pergaulan heteroseksual, sangat mungkin kita akan mempunyai sikap yang mendukung terhadap masalah kebebasan pergaulan heteroseksual.
3. Orang lain yang dianggap penting

Seseorang yang kita anggap penting, seseorang yang kita harapkan persetujuannya bagi setiap gerak dan tingkah dan pendapat kita, seseorang yang tidak ingin kita kecewakan atau seseorang yang berarti khusus bagi kita, akan banyak mempengaruhi pembentukan sikap kita terhadap sesuatu. Diantara orang yang biasanya dianggap penting bagi individu adalah orang tua, orang yang status sosialnya lebih tinggi, teman sebaya, teman dekat, guru, teman kerja, istri atau suami dan lain-lain.

4. Media massa

   Media massa sebagai sarana komunikasi. Berbagai bentuk media massa mempunyai pengaruh dalam pembentukan opini dan kepercayaan orang. Adanya informasi baru mengenai sesuatu hal memberikan landasan kognitif baru lagi terbentuknya sikap terhadap hal tersebut.

5. Institusi atau lembaga pendidikan dan lembaga agama.

   Lembaga pendidikan serta lembaga agama sebagai suatu system mempunyai pengaruh dalam pembentukan sikap karena keduanya meletakan dasar pengertian dan konsep moral dalam diri individu.

6. pengaruh faktor emosional

   Tidak semua bentuk sikap ditentukan oleh situasi lingkungan dan pengalaman pribadi seseorang. Kadang-kadang, suatu bentuk sikap bmerupakan pernyataan yang didasari oleh meosi yang berfungsi sebagai semacam penyalur frustasi atau pengalihan bentuk mekanisme pertahanan ego.

2.3 Keselamatan Safety Riding

Keselamatan berkendara / *Safety Riding* adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat budaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita.

2.3.1 Kompenen Safety Riding yang Harus diterapkan

Menurut Motorcycle Safety Foundation (2005) terdapat beberapa komponen Safety Riding yang perlu diterapkan, yaitu: [11]

1. Kondisi Pengendara

   Sebelum berkendara atau berpergian dalam jarak yang cukup jauh setiap calon pengendara disarankan untuk melakukan peregangan atau pemanasan. Hal ini dilakukan agar tubuh dan mental berada dalam kondisi sehingga keseimbangan pada waktu mengendarai sepeda motor tetap terjaga.

2. Alat Pelindung Diri (APD) atau Perlengkapan Berkendara (*Safety Gear*)

   Untuk mengantisipasi dan juga mengurangi keparahan dari bahaya yang ditimbulkan karena kecelakaan saat mengendarai sepeda motor maka diperlukan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) atau perlengkapan saat mengendarai sepeda motor (*safety gear*).

Pengertian APD sendiri adalah alat yang berkemampuan untuk melindungi seseorang dalam melakukan pekerjaannya, yang dalam hal ini adalah mengendarai sepeda motor. Setiap APD yang dikenakan harus memenuhi syarat, yaitu nyaman dikenakan, tidak mengganggu aktivitas yang dikerjakan, dan memberikan perlindungan yang efektif terhadap bahaya.

Alat pelindung diri yang penting dikenakan terdiri dari (Departemen Perhubungan Darat, 2008). [12]

1. Sarung Tangan

   Sarung tangan senya memiliki lapisan yang dapat menutupi kedua belah tangan dan bahan yang dapat menyerap keringat serta tidak licin saat memegang *grip/handle* sepeda motor.

   Sarung tangan berfungsi untuk melindungi telapak tangan yang biasanya langsung menyentuh aspal atau permukaan jalan dan menahan tubuh pada saat terjadi kecelakaan.

2. Pakaian

   Pengendara sepeda motor cenderung terserang berbagai macam kondisi cuaca. Berkendara pada cuaca dingin dapat menyebabkan demam dan kelelahan, sedangkan pada cuaca cerah tanpa perlindungan yang tepat, angin dapat menyebabkan temperatur tubuh pengendara sepeda motor dapat menurun. Hal tersebut dapat menurunkan konsentrasi dan refleks pengendara. Oleh sebab itu dibutuhkan pakaian yang mampu melindungi seluruh bagian tubuh dari terpaan angin maupun efek negatif kala terjadi benturan kecil maupun besar.

   Pakaian yang tepat akan membantu melindungi diri dari cedera, membantu agar mudah dilihat oleh pengguna jalan lain, dan memberikan kenyamanan selama berkendara. Dalam hal ini yang dimaksud pakaian terdiri dari dua bagian yaitu pelapis atas dan pelapis bawah.

3. Helm

   Helm wajib dikenakan agar melindungi kepala yang merupakan bagian terpenting dari tubuh. Helm adalah bagian dari perlengkapan dalam mengendarai sepeda motor berbentuk topi pelindung kepala yang berfungsi melindungi

kepala pemakainya apabila terjadi benturan. Pemilihan dan penggunaan helm harus benar dan sesuai, minimal menggunakan helm tipe *half face*, serta tali pengikat helm harus dipasang dan dikencangkan secara benar untuk mencegah terlepasnya helm ketika terjatuh.

4. Sepatu

   Sepatu harus mampu memberikan kenyamanan serta keamanan bagi seluruh lapisan kaki. Sepatu yang direkomendasikan adalah *safety shoes*. Penggunaan sepatu bertujuan untuk mengurangi dampak yang diterima apabila terjatuh atau telapak kaki terlindas mobil pada saat sepeda motor berhenti.

   Tidak dianjurkan menggunakan sandal, terlebih bertelanjang kaki ketika mengendarai sepeda motor. Hal ini dikarenakan ketika kendaraan berhenti maka pengendara harus bertumpu pada kaki mereka untuk menjaga keseimbangan, jika pengendara tidak menggunakan sepatu maka pengendara cenderung kehilangan kestabilannya yang akhirnya dapat mengakibatkan cedera. Penggunaan sandal juga mempersulit melakukan pengereman dan pemindahan gigi secara benar.

2.3.2.Persiapan Kendaraan (Pengecekan)

Sebelum memulai perjalanan dengan menggunakan sepeda motor, pengendara senya memeriksa kondisi fisik sepeda motor yang akan digunakan. Hal tersebut dilakukan karena hanya diri sendiri yang mengetahui kondisi layak dan tidaknya sepeda motor tersebut untuk dijalankan dan agar permasalahan pada saat berkendara dapat dihindari. Peralatan yang dianjurkan diperiksa ialah (Departemen Perhubungan Darat, 2008): [12]

1. Rem

   Memeriksa apakah rem depan dan belakang berfungsi dengan, khususnya rem depan yang lebih efektif dalam pengereman. Periksa juga tinggi permukaan minyak rem dan jarak tuas rem.

2. Ban/Roda

   Ban yang aus dan tekanan yang tidak sesuai akan menyebabkan jarak pengereman semakin panjang dan pengendalian menjadi tidak stabil saat menikung. Selain itu, tekanan angin yang sesuai menghasilkan pemakaian bahan bakar yang ekonomis. Oleh sebab itu periksa ban dari pemakaian dan keretakan(kedalaman alur ban harus lebih dari 0,8 mm), tekanan ban dan *velk* atau jari- jari.

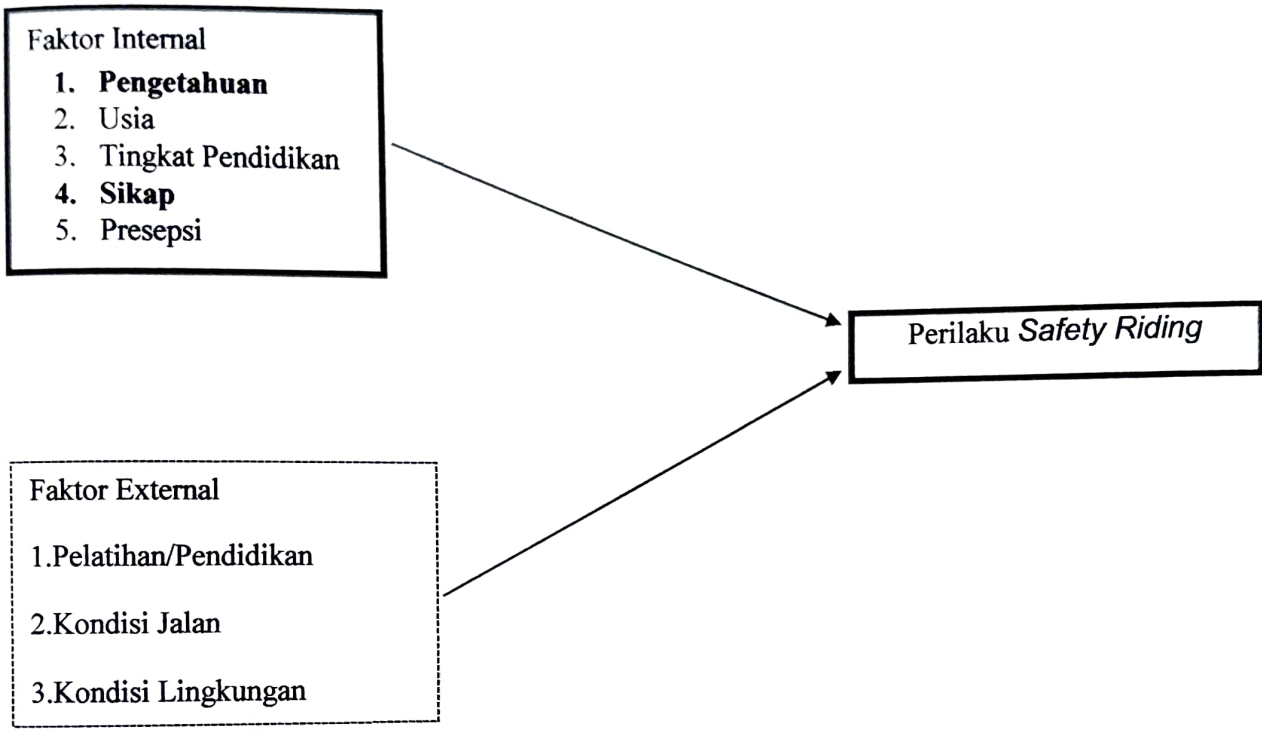
3. Instrumen lampu

   Pastikan lampu sein, lampu rem, dan lampu depan semua menyala dengan . Lampu sein dan lampu rem berguna untuk memberikan tanda kepada pengguna jalan lain (seperti pengemudi mobil dan pejalan kaki) mengenai tujuan yang akan dilakukan oleh pengendara sepeda motor.

4. Kaca Spion

   Posisi kaca spion yang benar akan memberikan jarak pandang yang lebih luas. Melihat kaca spion pada saat berkendara sangat penting guna memeriksa langsung kondisi di sekitar pengendara.

2.4 Kerangka Teori



Gambar 2.1 Kerangka Teori

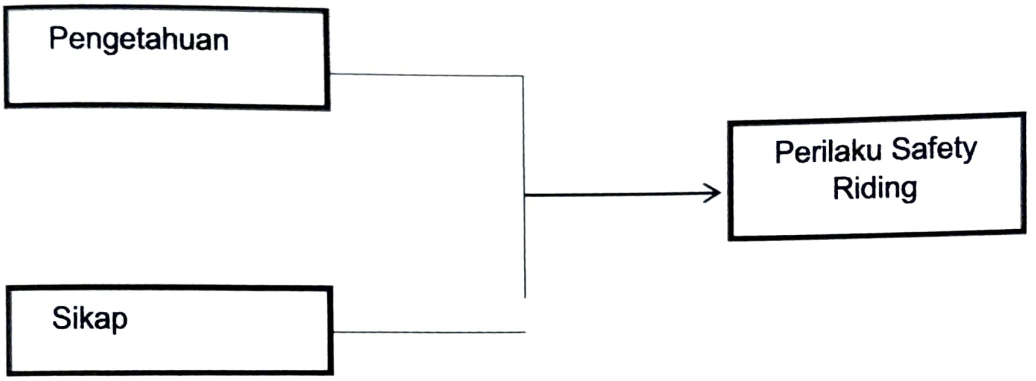
SUMBER : GINEUNG CYNTHIA UTARI

BAB III
Metodelogi Penelitian

3.1 Kerangka Konsep

Berdasarkan kerangka teori peneliti membuat kerangka konsep yang akan digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

Variabel Bebas **Variabel Terikat**



Gambar 3.1 Kerangka Konsep

3.2 Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah

Ha : Terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku Safety Riding pada pengendara ojek online di pasar ciracas XL

Ho : Tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku Safety Riding pada pengendara ojek online di pasar ciracas XL

Ha : Terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku Safety Riding pada pengendara ojek online di pasar ciracas XL

Ho : Tidak terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku Safety Riding pada pengendara ojek online di pasar ciracas XL

3.3 Jenis Dan Rancangan Penelitian

Pada bagian ini diuraikan jenis penelitian dan metode atau cara yang akan digunakan untuk memperoleh jawaban dari pertanyaan penelitian. Jenis penelitian yang digunakan peneliti adalah kuantitatif analitik yang bersifat *cross sectional*. Desain penelitian *cross sectional* merupakan suatu penelitian yang mempelajari korelasi antara faktor risiko (independen) dengan akibat atau efek (dependen), dengan pengumpulan data dilakukan bersamaan secara serentak dalam satu waktu antara faktor risiko dengan efeknya (*point time approach*), artinya semua variable baik variable independen maupun variable dependen diobservasi pada waktu yang sama. [13]

3.4 Populasi Dan Sampel Penelitian / Objek Penelitian

3.4.1 Populasi Penelitian

Populasi dalam penelitian ojek online yang ada di sekitar pasar ciracas XL berjumlah 50 orang. mengingat yang hadir pada saat saya melakukan penelitian hanya ada 30 ojek online dari 50 ojek online yang akan saya teliti maka dari itu saya hanya meneliti ojek online yang hanya berjumblah 30 orang.

3.4.2 Sampel Penelitian

Menurut Soekidjo sampel adalah sebagian yang diambil dari keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi. Menurut Sugiyono, *total sampling* adalah teknik pengambilan sampel dimana jumlah sampel sama dengan populasi. Alasan mengambil *total sampling* karena menurut Sugiyono jumlah populasi yang kurang dari 100 seluruh populasi dijadikan sampel penelitian semuanya.[14] Sampel dalam penelitian yaitu 30 jumlah ojek online yang lagi beristirahat di daerah pasar ciracas XL.

3.5 Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Cara Ukur	Hasil Ukur	Skala Ukur
A. Variabel Bebas						
1.	Pengetahuan	pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang	Kuesioner	Pengisian Kuesioner (Angket)	1. Tidak Baik, jika ≤ meen hasil pengtahuan Tidak Baik 2. Baik , jika > mean hasil pengetahuan baik	Ordinal
2.	Sikap	Merupakan reaksi atau proses seseorang yang masih tertutup dari suatu objek sikap tidak dapat bisa dilihat langsung akan tetapi hanya dapat ditafsirkan terlebih dari perilaku yang	Kuesioner	Pengisian Kuesioner (Angket)	1. Negatif, jika ≤ mean hasil pengtahuan Tidak Baik 2. Positif , jika > mean hasil Sikap positif	Ordinal

		sangat tertutup				
B. Variabel Terikat						
3.	Perilaku Safety Riding	Keselamatan berkendara atau juga bisa dikenal dengan istilah Safety Riding merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas	Kuesioner	Pengisian Kuesioner (Angket)	1. Tidak aman, jika ≤ mean hasil perilaku tidak aman 2. Aman , jika > mean hasil perilaku aman	Ordinal

Tabel 3. 1 Definisi operasional

3.6 Sumber Data Penelitian

3.6.1 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari sumber datanya. Data primer disebut juga sebagai data asli atau data baru yang *up to date.*Untuk mendapatkan data primer, peneliti dapat mengumpulkannya dengan menggunakan teknik wawancara,

observasi, diskusi kelompok terarah, dan penyebaran kuesioner.[13] Data primer penelitian ini mengenai variabel bebas yaitu pengtahuan dan sikap yang akan dihubungkan dengan variabel terikat kepatuhan Perilaku Safety Riding.

3.6.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data sekunder penelitian mengenai informasi mengenai jumlah driver ojek online dan mencari tahu pengetahuan dan sikap dengan perilaku Safety Riding di pasar ciracas. Data sekunder penelitian ini diperoleh melalui dokumen, data perusahaan, buku, skripsi, dan artikel yang berkaitan dengan penelitian ini.

3.7 Instrumen Penelitian

Instrument Penelitian yang digunakan yaitu :

3.7.1 Kuesioner

Yaitu lembaran pertanyaan mengenai penelitian Hubungan Penge tahuan dan Sikap Dengan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Online di Pasar Ciracas untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Kuesioner terdiri dari :

1. Pertanyaan tentang seperti nama, tingkat pendidikan, umur dan masa kerja.
2. Untuk variable pengetahuan teridiri dari 8 pertanyaaan menggunakan pertanyaan skala gutman (ya dan tidak)
3. Untuk variable sikap teridiri dari 8 pertanyaaan menggunakan pertanyaan skala gutman (ya dan tidak)
4. Untuk variabel prilaku Safety Riding terdiri dari 6 pertanyaan menggunakan skala gutman (Menggunakan dan tidak Menggunakan).

Kuesioner yang di pakai adalah hasil modifikasi dari penelitian Gineung Cynthia Utari "Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Safety Riding Di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009" [15]

3.8 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dengan cara mengisi kuesioner yang dibagikan oleh peneliti kepada reponden untuk mengetahui pengetahuan dan sikap yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding ojek online di pasar ciracas XL.

3.9 Pengolahan Dan Analisis Data

3.9.1 Pengolahan Data

1) *Editing*, penelitian pada tahap ini akan memeriksa daftar pertanyaan yang telah diserahkan oleh responden, apakah terdapat kekeliruan atau tidak dalam pengisiannya.
2) *Coding*, mengklasifikasikan kategori-kategori dari data yang didapat dan dilakukan dengan cara memberi tanda atau kode berbentuk angka pada masing-masing kategori
   a. Untuk variabel pengetahuan pekerja kode 1 jika terdapat perilaku tidak aman, kode 2 jika terdapat perilaku aman.
   b. Untuk variabel sikap diberi kode 1 jika usia dewasa awal, kode 2 jika usia dewasa madya.
   c. Untuk variabel perilaku Safety Riding diberi kode 1 jika pendidikan dasar, kode 2 jika pendidikan lanjut.
3) *Tabulating*, Data yang telah diberi kode ke mudian dikelompokkan, lalu dihitung dan dijumlahkan dan kemudian disajikan dalam bentuk tabel.

4) *Cleaning*, Proses pengolahan data dengan melakukan pengecekan kembali data yang sudah di entry untuk melihat ada tidaknya kesalahan terutama kesesuaian pengkodean yang telah ditetapkan dengan pengetikan melalui komputer. Selanjutnya dianalisis dengan bantuan perangkat lunak SPSS.
5) *Computer Output,* Proses akhir dalam pengolahan data dimana hasil analisis oleh komputer kemudian dicetak.

3.9.2 Analisis Data

Setelah semua data terkumpul maka langkah selanjutnya adalah menganalisis data. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan dua teknik analisis yakni analisis univariat dan analisis bivariat.

3.9.2.1 Analisis Univariat

Analisis univariat bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian disajikan dalam bentuk tabel dengan menampilkan distribusi frekuensi sehingga terlihat gambar deskriptif semua variabel bebas yaitu pengetahuan dan sikap serta variabel terikat perilaku Safety Riding.

3.9.2.2 Analisis Bivariat

Analisis bivariat dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau berkolerasi Uji statistik yang digunakan adalah Chi Square dalam penelitian Hubungan Pengetahuan dan Sikap Dengan Perilaku Safety Riding pada pengendara online di pasar ciracas XL.

BAB IV
HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Tempat Penelitian

4.1.1 Perkembangan Ojek *Online* di Indonesia di tahun 2015

Di akhir tahun 2014, hampir tidak ada tanda-tanda yang menunjukkan bila layanan ojek *online* akan menjadi sesuatu yang besar tahun ini. Bisnis transportasi *on-demand* memang sudah mulai dikenal, salah satunya karena kontroversi kehadiran Uber di Indonesia.

Namun istilah ojek *online* saat itu belum begitu dikenal. Walau GrabTaxi telah mengujicoba layanan GrabBike di Vietnam pada bulan Oktober 2014, tidak ada indikasi ketika itu kalau mereka akan meluncurkannya di Indonesia.

Setahun berselang, berkat kehadiran aplikasi GO-JEK pada bulan Januari dan layanan GrabBike empat bulan kemudian, ojek *online* langsung menjadi salah satu bisnis *startup* yang paling populer di Indonesia.

Persaingan dua *startup* tersebut kemudian memicu munculnya *startup-startup* lain yang juga bergerak di bisnis yang sama, seperti Blu-Jek, TopJek, LadyJek, dan Jeger Taksi. Bagaimana sebenarnya layanan ojek *online* berubah dari layanan yang tidak dikenal menjadi sebuah layanan yang sangat populer sepanjang tahun 2015 samapai sekarang (Pratama, 2015)

4.1.2 Visi Misi Ojek Online

Visi

"Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, mmberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian, dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Jakarta dan Indonesia kedepannya"

Misi

1. Menjadikan ojek online Indonesia sebagai jasa transportasi tercepat dalam melayani kebutuhan masyarakat Indonesia.
2. Menjadikan ojek online Indonesia sebagai acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
3. Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
4. Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan (DZAKYZF, 2016) [19]

4.2 Hasil Analisa Univariat

Analisa dalam penelitian ini meliputi analisa deskriptif Faktor Predisposisi meliputi umur, tingkat pendidikan, masa kerja dan perilaku.

4.2.1 PENGETAHUAN

Table 4.1 Distribusi Frekuensi Ojek online Berdasarkan Kelompok pengetahuan di pasar ciracas XL.

Pengetahuan	Frekuensi	Presentase %
Tidak baik	12	40%
Baik	18	60%
TOTAL	30	100%

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui bahwa driver ojek online yang pengetahuannya tidak baik 12 orang (40%) dan pengetahuan baik 18 orang (60%). Dapat disimpulkan bahwa driver ojek online yang pengetahuannya baik lebih besar di bandingkan pengetahuan yang tidak baik.

4.2.2 SIKAP

Table 4.2 Distribusi Frekuensi Ojek online Berdasarkan Kelompok Sikap di pasar ciracas XL.

Pengetahuan	Frekuensi	Presentase %
Negatif	10	33,3%
Positif	20	66,7%
TOTAL	30	100%

Berdasarkan tabel 4.2 diketahui bahwa driver ojek online yang bersikap negatif 10 orang (33,3%) dan sikap positif 20 orang (66,7%). Dapat disimpulkan bahwa driver ojek online yang bersikap positif lebih besar di bandingkan sikap yang negatif.

4.2.3 Perilaku Safety Riding

Table 4.3 Distribusi Frekuensi Ojek online Berdasarkan Kelompok perilaku Safety Riding di pasar ciracas XL.

Pengetahuan	Frekuensi	Presentase %
Tidak aman	13	43,3%
Aman	17	56,7%
TOTAL	30	100%

Berdasarkan tabel 4.3 diketahui bahwa driver ojek online yang berperilaku tidak aman 13 orang (43,3%) dan perilaku aman 17 orang (66,7%). Dapat disimpulkan bahwa driver ojek online yang berperilaku aman lebih besar di bandingkan perilaku yang tidak aman.

4.3 Hasil Analisa Bivariat

Analisa bivariat dilakukan pada dua variabel yang diduga memiliki hubungan.

4.3.1 Hubungan pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding

Table 4.4 hubungan pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding

Pengetahuan	Perilaku Safety Riding			P value	PR	CI
	Tidak aman	Aman	Total			
	N	N	N			
Tidak baik	2 (16,7%)	10 (83,3%)	12	0,016	2,143	1,139 - 4,031
Baik	11 (61,1%)	7 (38,9%)	18			

Berdasarkan tabel 4.4 diatas terdapat 30 responden yang diteliti, dari total 12 responden yang pengetahuanya tidak baik , terdapat 2 responden (16,7%) yang berperilaku Safety Riding tidak aman dan 10 responden (83,3%) yang berperilaku Safety Riding aman. Sedangkan dari total 18 responden yang pengetahuannya baik, terdapat 11 responden (61,1%) yang berperilaku Safety Riding tidak aman dan 7 responden (38,9%) yang berperilaku Safety Ridingnya aman.

Hasil uji statistik dengan menggunakan chi square untuk menguji hubungan pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding menunjukan nilai p value = 0,016 (0,016 < 0,05) artinya terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku Safety Riding. Nilai

Prevalansi Ratio 2,143 dendgan 95 % CI yaitu 1,139 – 4,031. Sehingga memiliki arti bahwa pengetahuan tidak baik memiliki risiko 2 kali lebih besar terhadap terjadinya perilaku Safety Riding yang tidak aman. Hal ini menunjukan bahwa pengetahuan tidak baik adalah risiko perilaku Safety Riding tidak aman.

4.3.2 Hubungan Sikap terhadap perilaku Safety Riding

Table 4.5 hubungan Sikap terhadap perilaku Safety Riding

Sikap	Perilaku Safety Riding			P value	PR	CI
	Tidak aman	Aman	Total			
	N	N	N			
Negatif	5 (50,0%)	5 (50,0%)	10	0,705	-	0,407 - 1,705
Positif	8 (40,0%)	12 (60,0%)	20			

Berdasarkan tabel 4.5 diatas terdapat 30 responden yang diteliti, dari total 10 responden yang sikapnya Negatif , terdapat 5 responden (50,0%) yang berperilaku Safety Riding tidak aman dan 5 responden (50,0%) yang berperilaku Safety Riding aman. Sedangkan dari total 20 responden yang sikapnya positif, terdapat 8 responden (40,0%) yang sikap Safety Riding tidak aman dan 12 responden (60,0%) yang bersikap Safety Ridingnya aman.

Hasil uji statistik dengan menggunakan chi square untuk menguji hubungan sikap terhadap perilaku Safety Riding menunjukan

nilai p value = 0,705 (0,705 > 0,05) artinya tidak terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku Safety Riding.

4.4 Pembahasan

4.4.1 Pengetahuan

Berdasarkan hasil penelitian menunjukan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding

Hasil uji statistik dengan menggunakan uji Chi-square didapat nilai p=0,016 yang berarti nilai p <0,05 dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding. Nilai *Prevalansi Ratio* 2,143 dengan 95 % CI yaitu 1,139 – 4,031.

Hasil ini sejalan dengan penelitian Andi Balladho aspat colle,pitrah asfian,we ode siti nur zalmariah andisiri "faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada siswa sma negeri 1 wundolako kabupaten kolaka tahun 2016 [19] hasil uji statistik dengan menggunakan uji Chi-square dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding.

Hal ini sesuai teori Bloom dalam Notoatmodjo yang menyatakan bahwa domain pengetahuan berawal dari tahu hingga domain aplikasi. Domain tahu hanya mengetahui tentang kesiapsiagaan kebakaran namun belum dapat menerapkannya dalam perilaku ketika praktik. Pengetahuan tentang suatu objek tertentu sangat penting terhadap perubahan perilaku.[21] Perubahan perilaku dimulai dengan adanya pengetahuan/pengalaman belajar yang didapat.

Kemudian timbul persepsi terhadap objek yang dikenalkan. Selanjutnya terbentuk sikap yang merupakan dorongan terhadap terjadinya perilaku [7]

4.4.2 SIKAP

Berdasarkan hasil penelitian menunjukan bahwa tidak adanya hubungan antara sikap terhadap perilaku Safety Riding. Hasil uji statistik dengan menggunakan uji Chi-square didapat nilai p=0,705 yang berarti nilai p >0,05 dapat disimpulkan bahwa tidak adanya hubungan antara sikap terhadap perilaku Safety Riding.

Hasil ini sejalan dengan penelitian Dine Wahyu Prima, Bina Kurniawan, Ekawati "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro" (20)

Menurut hasil penelitian ini tingkat pendidikan dengan kepatuhan penggunaan APD welding tidak berhubungan karena banyaknya pekerja yang tingkat pendidikan lanjut SMA.

Newcomb dalam notoatmodjo menyatakan bahwa sikap lebih mengacu pada kesiapan dan kesediaan untuk bertindak, dan bukan pelaksana motif tertentu. Hal ini dikarenakan banyak faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap dan pembentukan sikap ini yang membuat pekerja memiliki sikap yang negatif dan positif [8]

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan pada 30 responden pada ojek online di pasar ciracas XL maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pengetahuan driver ojek online tergolong dalam katagori baik yaitu sebanyak 60% dan 40% tergolong tidak baik.
2. Sikap Driver ojek online tergolong dalam katagori positif sebanyak 66,7% dan 33,3% tergolong negatif.
3. Perilaku safety riding ojek online tergolong dalam katagori aman yaitu sebanyak 66,7% dan (43,3%) tergolong tidak aman.
4. Hubungan pengetuhan terhadap perilaku Safety Riding Terdapat hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku Safety Riding nilai p value= 0,016<0,05.
5. Tidak ada hubungan sikap terhadap perilaku Safety Riding dengan nilai p value = 0,705>0,05.

5.2 Saran

5.2.1 Saran umum

1. Pengendara ojek online harus mematuhi rambu-rambu lalu lintas.
2. Pengendara harus melengkapi kelengkapan berkendara seperti kaca spion kiri dan kanan,lampu depan, lampu rem,riting kiri-kanan,klakson yang berfungsi.
3. Pengendara ojek online harus memiliki surat-surat berkendara seperi STNK dan SIM

4. Pengendara harus melengkapi kendara dengan plat nomer depan dan belakang
5. Pengendara ojek online harus memakai perlengkapan /eksesoris Safety Riding (APD) seperti helm, sarung tangan, sepatu, masker,rompi pelindung dada.

5.2.2 Saran Hirarki Pengendalian

1. Eliminasi

   Pengendara ojek online dilarang menggunakan hp saat berkendara, Pengendara harus memperhatikan keadaan sekitar saat berkendara.
2. Egenering control

   Menservise kendaraan secara berkala

   Memeriksa kendara sebelum berkendara
3. Administarsi control

   Mematuhi rambu-rambu lalu lintas
4. Ppe

   Driver harus menggunakan apd pada saat berkendara seperti helm ,sarung tangan, masker, sepatu, pakaian (jaket),

DAFTAR PUSTAKA

1. Kemenkes RI, 2013. Kemenkes Fokuskan Anak Usia Sekolah yang Rawan Kecelakaan pada Pekan Keselamatan Jalan Tahun 2013. Jakarta.
2. IKRAR A SUTJA. Analisis factor yang berpengaruh terhadap Safety Riding awareness pada pengendara ojek online di kota Palembang [skripsi]. Universitas sriwijaya 2019.
3. Ismail, M. (2017). 681 Lakalantas Terjadi Selama 2016, Korban Tewas 67 Orang. Diakses: 16 oktober 2017.
4. 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 2013. Vol 2:1.
5. Pudji, S. N. (2009). Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Tehadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas. Artikel Ilmiah Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya. Diakses: 16 Oktober 2017.
6. Aeni, Q., & Werdani, K. E. (2016). *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat sebagai Pengendara Sepeda Motor* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
7. Notoatmodjo, S. *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta. (2007).
8. Mubarak, W.I. 2007. Promosi Kesehatan. Yogyakarta: Graha Ilmu.
9. Notoatmodjo Soekdijo, Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan, Jakarta :
   Rineka Cipta, 2014.
10. A, Wawan , Dewi M. Teori dan pengukuran Pengetahuan, Sikap dan Perilaku

Manusia. Yogyakarta : Nuha Medika. 2010

11. Azwar, S. Sikap Manusia dan Pengukurannya, Yogyakarta : Pustaka Pelajar , 2016
12. Berlianto, Andry. 2007. *Safety Riding Community.*
13. Departemen Perhubungan Darat. 2008. *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pencegahannya di DKI Jakarta.*
14. Masturoh I, T NA. Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta: Pusat Pendidikan Sumber Daya Manusia Kesehatan; 2018
15. Dr. Drs Ismail Nurdin, Msi dan Dra. Hartati, Msi. Metodologi Penelitian Sosial. Penerbit Media Sahabat Cendikian; 2019
16. Gineung C U. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009 [skripsi]. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta 2010
17. Pratama, A. H. (2015, desember 15). *Aditya Hadi Pratama*. Retrieved from techinasia: https://id.techinasia.com/kilas-balik-ojek-online-2015
18. DZAKYZF. (2016, OKTOBER 17). *DZAKYZF*. Retrieved from wordpress: https://gelegakzaki.wordpress.com/2016/10/17/pt-go-jek-visi-misi-struktur-organisasi-dan-sop/
19. Colle, A. B. A., Asfian, P., & Andisiri, W. O. S. N. Z. (2016). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. *(Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kesehatan Masyarakat)*, *1*(3).
20. Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati, E. (2017). Faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku Safety Riding pada mahasiswa fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, *3*(3), 370-381.

21. Notoatmodjo, S. 2003. Pendidikan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

(SURAT PERNYATAAN)

BERSEDIA MENJADI INFORMAN PENELITIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini, menyatakan bersedia untuk turut berpartisipasi menjadi informan penelitian yang dilakukan oleh Mahasiswa Program Studi D4 Keselamatan & Kesehatan Kerja Universitas Binawan, yaitu :

Nama : Muhammad syahri lubis

NIM 031611055

Judul : Hubungan Pengetahuan dan Sikap terhadap perilaku Safety Riding pada pengendara ojek online di pasar ciracas XL

Saya telah menerima penjelasan dari peneliti terkait dengan segala sesuatu mengenai penelitian ini. Saya mengerti bahwa informasi yang saya berikan akan dijaga kerahasiaannya oleh peneliti. Selain itu, jawaban yang saya berikan ini adalah jawaban sebenarnya sesuai dengan apa yang diketahui tanpa ada paksaan dari pihak lain.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Jakarta, Juli 2020

Informan

(.....)

LAMPIRAN 2

(DAFTAR PERTANYAAN)

IDENTITAS INFORMAN

1. Nama : _____
2. No. Handphone : _____
3. Usia : _____
4. Jenis Kelamin : L / P *lingkari salah satu
5. Pendidikan : _____
6. Masa berkendara : _____
7. Kepemilikan STNK dan SIM C

NO.	PERTANYAAN	JAWABAN		KET.
		YA	TIDAK	
1.	Apakah A nda memiliki SIM C? ***UU No. 22 tahun 2009 pasal 77, Permenhub No. 12 tahun 2019 pasal 4(c)**			

2.	Apakah kendaraan Anda dilengkapi dengan STNK? ***UU No. 22 tahun 2009 pasal 68, Permenhub No. 12 tahun 2019 pasal 4(b)**			

Tabel 4.6 identitas informan

Table 1.Kusioner

NO	PERNYATAAN	JAWABAN		KET
		YA	TIDAK	
Bagian 1 **PENGETAHUAN**				
1	Apakah anda tahu arti lambang hati-hati ?			
2	Apakah anda mengetahui bagaimana berkendara dengan baik dan benar ?			

3	Apakah anda selalu memeriksa lampu sebelum kendaraan di jalan ?			
4	Apakah anda selalu memeriksa rem sebelum kendaraan di jalankan ?			
5	Apakah anda tahu arti lambang dilarang mendahului ?			
6	Apakah anda tahu arti lambang lalu lintas dua arah ?			
7	Apakah anda tahu arti lambang dilarang berhenti ?			
8	Apakah anda tahu arti pernyataan tidak boleh menggunakan jalur kanan ?			
Bagian 2 **SIKAP**				
9	Apakah anda merokok pada saat berkendara ?			

10	Apakah anda selalu memperhatikan jarak aman dengan kendaraan yang lain ?			
11	Apakah anda selalu memberikan kesempatan kepada pejalan kaki untuk menyebrang ?			
12	Apakah kondisi anda berkendara saat mengantuk ?			
13	Apakah anda menggunakan helm meskipun berpergian dalam jarak dekat ?			
14	Apakah anda selalu memperhatikan batas maksimum saat berkendara ?			
15	Apakah anda kebut-kebutan pada saat berkendara ?			
16	Apakah anda selalu menaati peraturan lalu lintas pada saat berkendara ?			

Bagian 3

No	Peryataan	Jawaban		KET
		Menggunakan	Tidak Menggunakan	
17	Apakah anda menggunakan helm SNI saat berkendara ?			
18	Apakah anda menggunakan pakaian pelindung saat berkendara ?			
19	Apakah anda menggunakan masker saat berkendara ?			
20	Apakah anda menggunakan pelindung wajah dan mata saat berkendara ?			
21	Apakah andah menggunakan sarungtangan saat berkendara ?			
22	Apakah menggunakan alas kaki tertutup saat berkendara ?			

Tabel 4.7 Kosioner

LAMPIRAN DOKUMENTASI PENGISIAN KUESIONER



Gambar .1



Gambar.2