

HUBUNGAN SAFETY RIDING DENGAN PERILAKU PENGENDARA OJEK ONLINE DI KOTA BEKASI

THE RELATIONSHIP BETWEEN SAFETY RIDING AND THE BEHAVIOR OF ONLINE MOTORCYCLE TAXI DRIVERS IN BEKASI CITY

Neneng Fauziah¹, Abdul Shomad²

^{1,2} Program Studi Manajemen Administrasi, Universitas Islam "45"

e-mail: tsalasa.nisa@gmail.com

Abstrak

Dalam berkendara terutama roda dua yang diutamakan keselamatan. Semakin majunya sistem transportasi melalui perusahaan yang memiliki aplikasi *online* membuka peluang yang cukup tinggi bagi tenaga kerja muda sebagai pekerjaan tambahan atau pekerjaan utama. Tujuan penelitian ini adalah tentang hubungan *safety riding* dengan perilaku pengendara ojek online serta bagaimana mekanisme pengawasan perusahaan terhadap pelaksanaan *safety riding* pengendara ojek online di Kota Bekasi. Dengan menggunakan jenis penelitian kuantitatif dan kualitatif dengan pendekatan deskriptif yang dilaksanakan pada bulan Februari – Juli 2022. Sampel penelitian berjumlah 206 baik dari pengguna maupun pengendara. Variabel diteliti pengetahuan tentang *safety riding*, sikap *safety riding*, tindakan *safety riding* terhadap pengendara ojek *online* dan mekanisme pengawasan oleh perusahaan terhadap pelaksanaan *safety riding*. Pemantauan atau pengawasan terhadap pengendara melalui notifikasi yang berada pada aplikasi pengendara batas kecepatan berkendara dan pengaduan dari pengguna melalui aplikasi terhadap penilaian perilaku pengendara atau menegur secara langsung oleh pengguna. Pengumpulan data pada pengendara dan pengguna secara kuesioner *online* (*google form*) dan wawancara. Hasilnya ditemukan bahwa para pengendara sudah mengetahui mengenai *safety riding*, namun masih ada juga yang tidak mematuinya. Sedangkan dari sisi konsumen mengharapkan berkendara dengan nyaman dan aman.

Kata Kunci: ojek online, *safety riding*, perilaku

Abstract

In driving, especially two-wheelers, safety is prioritized. The advancement of transportation systems through companies that have online applications opens up quite high opportunities for the young workforce as additional jobs or main jobs. The purpose of this study is about the relationship between safe riding and the behavior of online motorcycle taxi drivers a how the company's supervision mechanism for the implementation of safe riding of online motorcycle taxi drivers in Bekasi City. By using quantitative and qualitative types of research with a descriptive approach which will be carried out in February – July 2022. The study sample totaled 206 from both users and riders. Variables were examined knowledge about safety riding, safety riding attitudes, safety riding actions wards online motorcycle taxi drivers, and supervision mechanisms by companies on the implementation of safety riding. Monitoring of motorists through notifications located on the driving speed limit rider application and complaints from users through the application against the assessment of the driver's behavior or reprimanding directly by the user. Data collection on riders and users by online questionnaires (google form) and interviews. The results found that the riders already knew about safe riding but there were still those who did not comply. Meanwhile, from the consumer side, they expect to drive comfortably and safely.

Keywords: *safe riding, behavior, online motorcycle taxi*

I. Pendahuluan

Transportasi publik masih menjadi masalah di kota-kota besar di Indonesia. Kota sebagai pusat kegiatan ekonomi membutuhkan fasilitas transportasi publik dalam mendukung mobilitas penduduknya. Transportasi publik yang murah, menjangkau bagian-bagian dari kota, aman dan ramah lingkungan merupakan transportasi yang didambakan warga kota. Faktanya, transportasi publik masih terbatas dalam jumlah, kendaraan dalam kondisi tua (tidak sehat), pengemudi ugal-ugalan, ketidaknyamanan karena pengemis dan pengamen, kurang aman dari pencopet dan pelaku kriminal serta kemacetan pada jam-jam sibuk, mewarnai transportasi publik kita. Kondisi tersebut menjadikan citra transportasi umum yang nyaman masih jauh dari harapan. Dalam situasi tersebut tumbuh jasa ojek motor yang pada umumnya mangkal di tempat-tempat yang strategis. Keberadaan ojek pangkalan cukup membantu masyarakat dalam melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain.

Seiring dengan kemajuan teknologi informasi terjadi inovasi-inovasi di segala bidang. Berbagai aplikasi *software* muncul di pasar dan dapat dimanfaatkan baik oleh individu, rumah tangga maupun perusahaan dan organisasi pemerintah. Berbagai aplikasi tersebut dapat diakses melalui *smartphone* yang saat ini menjadi perangkat yang wajib dimiliki oleh masyarakat. Melalui *smartphone* yang dapat mengakses kebutuhan informasi maupun kebutuhan yang lain, sehingga muncul jargon “dunia dalam genggaman”. Inovasi teknologi tersebut merambah pada kegiatan transportasi perkotaan dengan munculnya aplikasi Gojek, sebuah aplikasi layanan transportasi ojek berbasis teknologi *online*.

Kehadiran ojek *online* disambut baik oleh masyarakat mengingat konsumen dimudahkan dengan pelayanan yang diberikan, konsumen yang dulunya harus mencari ojek di pangkalan (tempat ngetem) sekarang konsumen dijemput di depan pintu rumah tanpa susah-payah jalan kaki ke pangkalan ojek. Konsumen juga mendapatkan kepastian tarif/ongkos jasa ojek, memberikan perlindungan dengan pemakaian helm, masker dan *hair cap* serta kepastian dalam memberikan umpan balik pada kinerja pengemudi. Lahirnya layanan ojek *online* juga mengubah *image* tukang ojek yang tadinya dikesankan profesi pinggiran menjadi profesi yang lebih terhormat, seragam yang modis, perlengkapan yang memadai serta kesopanan pengemudi menjadikan ojek *online* suatu profesi *alternatif* yang menjanjikan. Latar belakang pengemudi ojek *online* bukan hanya dari tukang ojek pangkalan saja, akan tetapi banyak yang berasal dari karyawan, mahasiswa bahkan ibu rumah tangga. Adanya ojek *online* mampu menyerap banyak tenaga kerja sehingga mengurangi pengangguran.

Kemudahan yang diberikan layanan ojek *online* pada masyarakat tentunya akan memberikan kepuasan bagi penumpang atau konsumen selaku pengguna jasa ojek *online*. Ojek merupakan *alternatif* angkutan dalam kehidupan masyarakat, banyak dibutuhkan baik pada kalangan masyarakat bawah, menengah dan atas. Konsumen memberikan sambutan yang antusias dengan adanya transportasi *online*, antusiasme juga datang dari masyarakat yang belum mendapatkan pekerjaan dan kelompok pekerja yang memanfaatkan menjadi pengemudi transportasi *online* untuk mencari tambahan

pendapatan, saat ini profesi pengendara transportasi *online* merupakan salah satu pekerjaan yang paling diminati.

Di samping kemudahan-kemudahan yang diberikan oleh ojek *online*, kehadiran ojek *online* mengancam transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya, persaingan antara pengendara transportasi *online* dengan transportasi konvensional tidak dapat dihindari, di jalanan seringkali muncul konflik yang menjurus pada kekerasan fisik antara ojek *online* dan ojek pangkalan maupun transportasi konvensional lainnya. Sebagai moda transportasi, sesungguhnya kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang memiliki tingkat risiko keselamatan yang tinggi, dengan perlindungan yang terbatas pengemudi rentan terkena polusi dan benda-benda yang tak terduga, pengendara juga membutuhkan konsentrasi yang tinggi dalam mengemudi sehingga kelelahan, kebisingan dan cuaca yang tidak menentu mudah mengganggu konsentrasi pengemudi sehingga mudah terjadi kecelakaan. Hal ini dapat dilihat dari statistik kecelakaan bahwa kecelakaan jalan raya didominasi oleh pengendara kendaraan bermotor. Berdasarkan data dari Polres Bekasi, angka korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Bekasi terjadi peningkatan. Kapolres Bekasi menjelaskan terdapat peningkatan kecelakaan pada tahun 2021 korban meninggal terdapat 35 orang, luka berat 99 orang dan luka ringan 554 orang.

Menjadi suatu yang dilematis bahwa kehadiran transportasi berbasis sepeda motor amat dibutuhkan masyarakat dengan berbagai keunggulan yang dimiliki, namun di sisi lain moda transportasi tersebut kurang memberi rasa aman. Oleh karena itu, pemerintah berkewajiban membuat regulasi yang diharapkan dapat menutupi kekurangan tersebut. Keluar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Dalam peraturan ini salah satu hal yang diatur adalah pelaksanaan *safety riding* yang wajib ditaati oleh pengemudi ojek online. *Safety riding* mewajibkan pengemudi memenuhi kelengkapan kendaraan secara standar, kaca spion kanan-kiri, membawa STNK, pemakaian helm, menyalakan lampu, mematuhi peraturan lalu lintas dan sebagainya.

Semakin besarnya kepercayaan konsumen terhadap ojek *online*, maka menjadi kewajiban ojek *online* untuk mengutamakan keselamatan penumpang dalam perjalanan hingga sampai pada tujuan. Tak dapat dipungkiri pengendara ojek *online* setiap harinya menempuh jarak panjang serta harus menghadapi kemacetan dan kepadatan lalu lintas. Selain itu tingginya beban kerja pengendara mulai mengendarai kendaraan bermotor, mencari alamat, berpacu dengan waktu, menghadapi kemacetan dan ketatnya aturan perusahaan bukan tidak mungkin dapat memicu *human error* sebagai penyebab terjadinya kecelakaan, serta adanya tuntutan harus melayani konsumen dengan baik, mengejar poin dan agar mendapatkan bintang lima.

Meskipun telah diberlakukan aturan *safety riding* tersebut, di jalanan masih sering kita dapati pengemudi ojol yang melakukan pelanggaran. Pelanggaran yang sering dilakukan oleh *driver* transportasi *online* adalah menggunakan *handphone* saat berkendara, terutama ketika mendapatkan orderan dan melihat GPS untuk mencari lokasi penjemputan. Kebiasaan pengendara yang dapat diamati adalah seringnya

berkumpul di trotoar atau tepi jalan. Kebiasaan pengendara untuk berkumpul di tempat yang dianggap strategis, seringkali malah mengganggu pejalan kaki atau aktifitas transportasi lainnya. Pengendara terkadang membiarkan penumpang tidak menawarkan alat pelindung atau helm dan bahkan mengacuhkan ketentuan yang telah ada dalam aturan berlalu lintas.

II. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dan kualitatif dengan metode observasi, wawancara, penyebaran kuesioner kepada para pengguna ojek *online* dan pengendara ojek *online* yang berada di empat titik pangkalan di Kota Bekasi dengan jumlah responden sebanyak 105 orang pengguna ojek *online* dan 101 pengemudi ojek *online* yang berada di Kota Bekasi.

Dimensi-dimensi yang mempengaruhi hubungan *safety riding* dengan perilaku pengendara ojek *online* di Kota Bekasi, variabel bebas yaitu *safety riding* terikat perilaku pengendara dengan menggunakan kuesioner dengan menggunakan google form dan wawancara dengan pengguna serta pengendara ojek *online*.

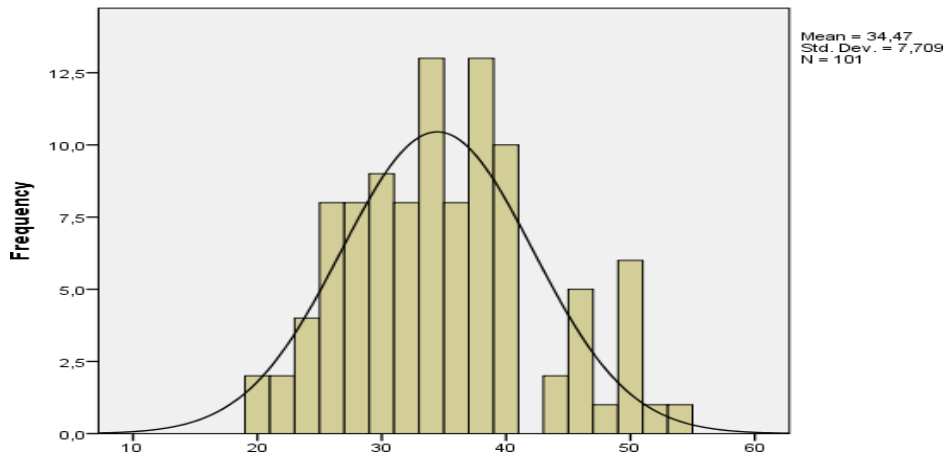
Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer meliputi karakteristik responden (usia, jenis kelamin, pendidikan, lama bekerja), Hubungan *safety riding* dengan perilaku pengendara ojek *online* di Kota Bekasi dan penyebaran kuesioner direncanakan secara *online*, Kuesioner menggunakan teori likert dengan 4 pilihan jawaban, pengolahan data menggunakan SPSS dengan uji kai kuadrat (chi square). Penelitian ini dilaksanakan selama 3 bulan dan ojek *online* yang berada di Kota Bekasi.

III. Hasil Penelitian

1. Profile Responden

Pada penelitian ini, ada dua klasifikasi responden yang menjadi objek penelitian. Pertama, pengemudi atau *driver* ojek *online*. Kedua, pengguna atau konsumen ojek *online*. Masing-masing jumlah respondennya pun berbeda. Untuk pengemudi atau *driver* ojek *online* sebanyak 101 responden yang tersebar di Kota Bekasi.

Pada klasifikasi responden pengemudi ojek *online*, didapati rata-rata berumur 34,47 tahun dengan persentasi terbanyak atau 95% berada pada usia 32,94– 35,99 dengan standar deviasi 7,7 tahun. Umur termuda pengemudi ojek *online* 20 tahun dan umur tertua 53 tahun. Dari hasil estimasi interval dapat disimpulkan bahwa 95% pengemudi ojek *online* rata-rata berumur antara 32,94 sampai dengan 35,99 tahun. Selanjutnya, dalam penelitian ini, tingkat usia pengemudi ojek *online* ini dikelompokkan menjadi dua; kelompok usia tua dan kelompok usia muda. Pada kelompok usia tua, yaitu pengemudi ojek *online* yang umurnya di atas 30 tahun dengan jumlah 16,7%. Sedangkan pengemudi ojek *online* yang umurnya di bawah 30 tahun termasuk kelompok muda dan berjumlah 24,1%.

Grafik 1. Usia Pengemudi Ojek Online

Sumber: Hasil penelitian

Sedangkan untuk tingkat pendidikan pengemudi atau driver ojek *online* sangat beragam. Paling banyak responden pengemudi atau driver ojek *online* berpendidikan SMA yaitu 41,6 persen. Sedangkan responden pengemudi atau driver ojek *online* untuk pendidikan SMP sebanyak 1,0%, Diploma sebanyak 36,6%, S1 sebanyak 18,6%, dan S2 sebanyak 2,0%.

Sedangkan pada klasifikasi responden pengguna atau konsumen ojek *online* dibagi menjadi dua; responden pengguna atau konsumen ojek *online* berjeniskelamin laki-laki dan perempuan. Responden pengguna atau konsumen ojek *online* laki-laki sebanyak 38 orang dan responden pengguna atau konsumen ojek *online* perempuan sebanyak 67 orang. Dari jumlah tersebut, didapati tingkat pendidikan responden pengguna atau konsumen ojek *online* paling banyak berpendidikan S1 yaitu 33,0%. Sedangkan untuk responden pengguna atau konsumen ojek *online* dengan tingkat pendidikan SMP, SMA, DIPLOMA, S2, dan S3 masing – masing 2,9%, 26,7%, 18,1%, 17,1%, 1,9%.

Hasil analisis hubungan antara usia pengemudi ojek *online* dengan pekerjaan utama yaitu pada usia tua (>30 tahun) sebanyak 27 responden atau 37,5%. Sedangkan pengemudi ojek *online* pada usia muda (\leq 30 tahun) ditemukan sebanyak 14 responden atau 48,3% menyatakan tidak setuju. Berarti menjadi pengemudi ojek *online* hanya sebagai sampingan saja dan bukan mata pencaharian utama.

Tabel 1. Usia Pengemudi dan Pekerjaan Utama

Usia	Pekerjaan Utama								Total n/%
	Sangat Tidak Setuju		Tidak Setuju		Setuju		Sangat Setuju		
	N	%	n	%	N	%	N	%	
Tua (>30 tahun)	7	9,7%	27	37,5%	30	41,7%	8	11,1%	72 100%

Muda (≤ 30 tahun)	3	10,3%	14	48,3%	4	13,8%	4	13,8%	29 100%
Total	10	9,9%	41	40,6%	12	11,9%	12	11,9%	101 100%

Sumber: Hasil penelitian

2. Hubungan *Safety Riding* Dengan Perilaku Pengendara Ojek Online

Keamanan berkendara atau *safety riding* merupakan cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain. *Safety riding* sesungguhnya berlaku umum bagi siapa saja yang mengendarai kendaraan bermotor. Hanya saja, sejak motor diperbolehkan menjadi transportasi publik untuk mengangkut orang dan barang, keamanan berkendara menjadi perhatian tersendiri terhadap *ojek online*. Sejatinya *safety riding* pada *ojek online* tidak saja dimaksudkan untuk pengemudi *ojek online*-nya sendiri, tetapi juga untuk penumpang atau konsumen dan pengendara kendaraan bermotor lainnya.

Dalam penelitian ini, tergambar tingkat pengetahuan para pengemudi *ojek online* tentang *safety riding* dan korelasinya dengan kecelakaan bermotor. Hasil analisis hubungan antara usia pengemudi *ojek online* dengan tingkat pengetahuan kecelakaan terhadap *safety riding* yaitu, sebanyak 59 responden atau 81,9% pengemudi *ojek online* usia tua (>30 tahun) sangat setuju bahwa pengetahuan *safety riding* berkontribusi pada kecelakaan. Begitupun pada pengemudi *ojek online* usia muda (≤ 30 tahun), sebanyak 23 responden atau 79,3% menyatakan sangat setuju pengetahuan *safety riding* berkontribusi pada kecelakaan.

Tabel 2. Usia Pengemudi dan Tingkat Pengetahuan Kecelakaan Terhadap *Safety Riding*

Usia	Tingkat Pengetahuan Kecelakaan Terhadap <i>Safety Riding</i>				Total		OR (95%CI)	P Value
	Setuju		Sangat Setuju		N	%		
	N	%	N	%				
Tua (>30 tahun)	13	18,1%	59	81,9%	72	100%	0,845 0,287- 2,489	0,980
Muda (≤ 30 tahun)	6	20,7%	23	79,3%	29	100%		
Total	19	18,8%	82	81,2%	101	100%		

Sumber: Hasil penelitian

Uniknya, meski hasil uji statistik diperoleh nilai $p=0,980$ (dapat disimpulkan ada tidak ada perbedaan proporsi, ada tidak ada hubungan antara usia pengemudi dan tingkat pengetahuan kecelakaan terhadap *safety riding* atau baik pengemudi *ojek online* usia tua (>30 tahun) dan pengemudi *ojek online* usia muda (≤ 30 tahun) tetap memosisikan penting

pengetahuan *safety riding* dan korelasinya dengan kecelakaan berkendara bermotor) banyak ditemukan pengemudi ojek *online* tidak taat *safety riding*. Yaitu, dengan ditemukannya para pengemudi ojek *online* yang tidak menggunakan helm untuk jarak tempuh dekat atau di jalan perkampungan, spion motor yang tidak lengkap, plat nomor motor yang tidak lengkap dan perbedaan orang atau identitas antara pengemudi yang muncul di aplikasi ojek *online* dengan pengemudi yang datang untuk *pick up* atau menjemput konsumen atau barang.

Pemahaman tentang *safety riding* dari wawancara dengan pengendara ojek online:

Dari customer nya karna kita tau resiko keselamatan klo itu pake helm, kita sudah nawarin pake helm jarak dekat atau jauh tetap kita tawarin pake helm, karna jarak dekat terkadang banyak yang tidak mau pakai helm ditambah pandemic ini mereka takut untuk pake helm. Tpi kalau di area protocol gitu sudah harus saya paksa pakai helm. (Piyani: 2022)

Safety riding itu tentang perilaku yang aman saat berkendara ini sangat penting untuk diri kita sendiri maupun orang lain (Fajar 2022)

Dari perspektif pengguna, penumpang atau konsumen, juga ditemukan keinginan keselamatan berkendara dalam menggunakan jasa ojek *online*. Hal ini ditandai dengan hasil analisis bahwa keberadaan fitur *panic button* atau tombol darurat pada aplikasi ojek *online* sangat penting yaitu sebanyak 57,4 persen. Dari angka tersebut, responden jenis kelamin perempuan yang paling sangat setuju yaitu 42 responden atau 62,7%. Sedangkan responden laki-laki yang sangat setuju dengan fitur *panic button* sebanyak 36 responden atau 94,7%. Dari hasil uji statistik pun diperoleh nilai $p=0,001$. Yaitu, ada perbedaan proporsi atau ada hubungan antara jenis kelamin dan pengaruh fitur *panic button*. Sedangkan nilai OR-nya juga diperoleh $OR=0,093$. Artinya perempuan mempunyai peluang 0,093 kali untuk menggunakan fitur *panic button*.

Tabel 3. Usia Pengemudi dan Fitur Panic Button

Jenis Kelamin	Fitur Panic Button				Total		OR (95%CI)	P Value
	Setuju		Sangat Setuju		N	%		
	N	%	n	%				
Laki-laki	2	5,3%	36	94,7%	38	100%	0,093	0,001
Perempuan	25	37,3%	42	62,7%	67	100%	0,021-	
Total	27	25,7%	78	74,3%	105	100%	0,421	

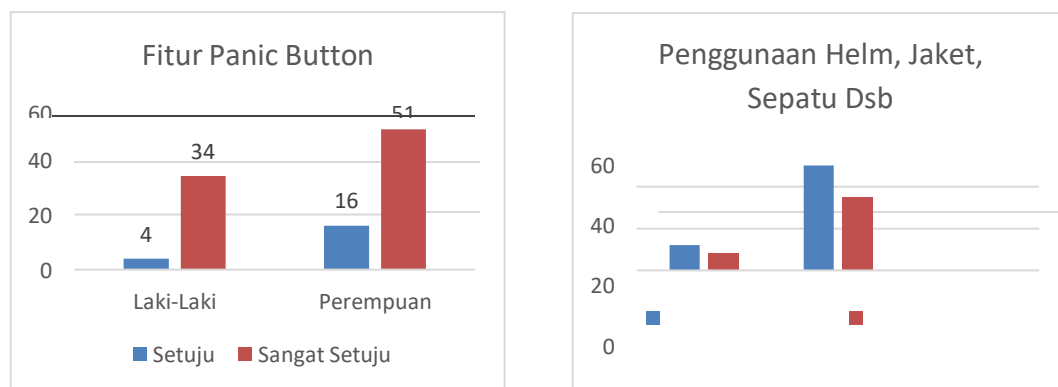
Sumber: Hasil penelitian

Hasil analisis hubungan antara umur responden dengan fitur *panic button* ditemukan signifikansinya. Sebanyak 42 (67,7%) responden usia >30 tahun sangat setuju dengan fitur *safety riding (panic button)* pada aplikasi ojek *online*. Sedangkan responden dengan usia di antara umur ≤30 tahun, yang setuju disediakan fitur *panic*

button pada aplikasi ojek *online* sebanyak 36 responden atau 83,7%. Hasil uji statistik diperoleh nilai $p=0,106$, maka dapat disimpulkan tidak ada perbedaan proporsi antara umur dan fitur *safety riding*.

Begitupun dengan hasil analisis hubungan antara usia responden dengan penggunaan perlengkapan *safety riding* (helm, jaket, sepatu dan sebagainya) sesuai ketentuan yang berlaku. Pada responden usia >30 tahun diperoleh sebanyak 50 (80,6%) sangat setuju dengan penggunaan perlengkapan *safety riding* tersebut. Sedangkan pada responden usia ≤ 30 tahun diperoleh sebanyak 35 (81,0%) sangat setuju dengan penggunaan perlengkapan *safety riding* tersebut. Hasil uji statistik diperoleh nilai $p= 1,000$ atau dapat disimpulkan tidak ada perbedaan proporsi antara usia responden dan penggunaan perlengkapan *safety riding*.

Grafik 2. Penggunaan Fitur Safety Riding



Sumber: Hasil penelitian

Tentang pentingnya kendaraan memiliki surat-surat kendaraan yang sah, para pengemudi ojek online sudah mengetahuinya. Hasil analisis hubungan antara usia pengemudi ojek *online* dengan pengetahuan fungsi surat-surat kendaraan yaitu, pada pengemudi ojek *online* usia tua (>30 tahun) yang sangat setuju pengetahuan fungsi surat-surat kendaraan sebanyak 49 responden atau 68,9%. Sedangkan pengemudi ojek *online* pada usia muda (≤ 30 tahun) yang menyatakan sangat setuju sebanyak 18 responden atau 62,1%.

Wawancara dengan pengemudi ojek online tentang pengetahuan fungsi surat-surat kendaraan di klarifikasi pada saat pendaftaran sebagai berikut:

Bisa melalui online, nnti download gojek customer dlu lalu daftar sebagai mitra kengemudi lalu ada persyaratannya juga (SIM, STNK, SKCK, NPWP) kendaran harus hidup diatas 2016 SIM pajak harus hidup harus hidup semua klo tidak hidup tidak di ACC, lalu ngirim ke sana baru nnti di bales ke lewat WA resmi gojek. (Piyan 2022)

Hasil uji statistik hubungan antara usia pengemudi ojek *online* dengan pengetahuan fungsi surat-surat kendaraan di peroleh nilai $p=0$. Maka dapat disimpulkan ada tidak ada perbedaan proporsi, atau ada tidak ada hubungan antara usia pengemudi dan

pengetahuan fungsi surat-surat kendaraan sama pentingnya.

Tabel 4. Usia Pengemudi dan Pengetahuan Fungsi Surat-Surat Kendaraan

Usia	Pengetahuan Fungsi Surat-Surat Kendaraan				Total		OR (95%CI)	P Value
	Setuju		Sangat Setuju		N	%		
	N	%	N	%				
Tua (>30 tahun)	23	31,9%	49	68,9%	72	100%	0,768	0,731
Muda (≤30 tahun)	11	37,9%	18	62,1%	29	100%	0,313-1,887	
Total	34	33,7%	67	66,3%	101	100%		

Sumber: Hasil penelitian

3. Pengawasan Perusahaan *Safety Riding* Terhadap Pengendara Ojek *Online*

Pengawasan perusahaan aplikasi ojek *online* kepada mitranya; para pengemudi (*driver*) ojek *online*, dalam implementasi *safety riding* atau keselamatan berkendara merupakan titik terlemah. Di lapangan, sangat terasa sekali ditemukan minimnya pengawasan ini. Di antara yang dapat ditemukan adalah pengemudi ojek *online* yang tidak menggunakan helm, jaket dan sepatu untuk jarak dekat dan jalan perkampungan, pengemudi ojek *online* yang tidak memberikan atau menawarkan helm kepada penumpang atau kostumer, pengemudi ojek *online* yang berbeda orang atau identitas antara yang muncul pada aplikasi dan yang melakukan jemputan di titik *pick up*, perbedaan jenis dan tipe kendaraan antara yang muncul di aplikasi dan riil digunakan, termasuk juga kaca spion dan plat nomor kendaraan yang tidak utuh.

Menurut Piyan, pengemudi ojek *online* yang menjadi narasumber penelitian ini, pengawasan yang dilakukan perusahaan aplikasi ojek *online* hanya dua hal. Pertama, pada kecepatan berkendara ketika menghantarkan konsumen. Caranya, perusahaan aplikasi ojek *online* akan mengirimkan notifikasi peringatan kepada pengemudi ke *handphone* milik mereka karena membawa motor terlalu cepat. Perusahaan aplikasi ojek *online* mengetahui ada pelanggaran kecepatan berkendara dilihat dari estimasi waktu perjalanan yang sudah muncul di aplikasi dengan waktu sampainya di tempat tujuan.

Jadi di aplikasi sudah ada estimasi waktu, dari mulai penjemputan (pick up) sampai tiba di lokasi. Nah, kalau tiba di lokasinya terlalu cepat dari estimasi waktu yang ada, maka kita (pengemudi ojek online) dianggap bawa (mengendarai) motornya terlalu cepat. Nah, itu nanti kita kena tegor (oleh perusahaan aplikasi ojek online-nya). Erik (Wawancara,..... 2022)

Kedua, berdasarkan aduan masyarakat atau konsumen. Biasanya, para pengguna atau konsumen akan memberikan penilaian atau testimoni terhadap layanan pengemudi ojek *online* yang diterima atau dirasakan. Dari aduan konsumen tersebut, pihak perusahaan aplikasi ojek *online* akan memberikan notifikasi peringatan kepada pengemudi ojek *online*

yang menjadi teradu tersebut. Dan terkadang pengguna dapat menegur langsung ke pengendara bila melanggar aturan lalu lintas.

Kan biasa tuh, penumpang kalau udah sampe di tujuan, kasih penilaian. Kasih bintang. Nah di situ juga bisa jadi aduan penumpang. Kalau diadukan nggak baik, nanti kita kena tegor (notifikasi teguran oleh perusahaan aplikasi ojek online-nya). (Wawancara, pengendara ojek online Piyan: 2022)

Iya dari customer, tapi nanti klo kecepatan itu bakal ada notif dari aplikasi jadi ngebut bakal diawasin langsung dari layarnya. Tapi nanti kalau dari gojek menanyakan kenapa mengabaikan kecepatan nanti kita ada bukti bahwa itu keinginan dari customer dengan cara customer harus memberi bintang 5 ke driver agar dari pihak gojek bisa percaya, misalnya lagi saya ngantar paket ke Bekasi ke rumah ibu lewat chat nah itu dari pihak gojek akan tau apa yang sedang driver dan customer bicarakan (Wawancara pengendara Erik 2022).

Untuk hal terburuk itu suspent akun tidak diaktifkan selama 7 hari misalnya salah membawa penumpang karna warna baju sama dengan yang lain (Piyan 2022).

“Tidak ada selama customer tidak memberikan kita penilaian buruk kita aman aman saja naah kalau customer kurang puas kita bisa kena teguran langsung ke admin (Piyan 2022).

Saya saat jarang mendapatkan driver yang melanggar tapi pas saya mendapatkan driver nakal seperti itu saya akan tegor langsung. Mas! jangan trobos lampu merahnya (Wawancara pengguna ojek online Fajar: 2022)

Hasil analisis, para pengemudi ojek *online* pada usia tua (>30 tahun) atau sebanyak 46 (63,9%) sangat setuju dengan pengawasan dan pembinaan terkait kepatuhan dan keselamatan kerja. Sedangkan pengemudi ojek *online* pada usia muda (≤ 30 tahun) hanya 18 (62,1%) yang menyatakan sangat setuju dengan pengawasan dan pembinaan terkait kepatuhan dan keselamatan kerja. Hasil uji statistik diperoleh nilai $p=0,925$ atau dapat disimpulkan ada tidak ada perbedaan proporsi, ada tidak ada hubungan antara usia pengemudi dan pengawasan terhadap kepatuhan dan keselamatan kerja. Artinya, para pengemudi ojek *online*, baik usia tua maupun muda, memandang perlu adanya pengawasan dan pembinaan terkait kepatuhan dan keselamatan kerja.

Tabel 5. Usia Pengemudi dan Pembinaan dan Pengawasan Terhadap Pengemudi Terkait Kepatuhan dan Keselamatan Kerja

Usia	Pembinaan dan Pengawasan Terhadap Pengemudi Terkait Kepatuhan dan Keselamatan Kerja				Total		OR (95%CI)	P Value
	Setuju		Sangat Setuju		N	%		
	N	%	N	%				
Tua (>30)	26	36,1%	46	63,9%	72	100%	0,925	1,000

tahun)							0,379- 2,255	
Muda (≤30 tahun)	11	37,9%	18	62,1%	29	100%		
Total	37	36,6%	64	64,4%	101	100%		

Sumber: Hasil penelitian

Pengendara ojek online bila dilihat dari penampilan dan sikap ramah tamahnya kepada pengguna masuk penilaian perilaku sikap pengendara. Sering ditemui pengendara yang tidak menjaga kebersihan, kurang sopan dan tidak menggunakan seragam.

Pernah, waktu itu saya pernah dapat driver yang tidak memakai jaket dan tidak membawa helm 2 dan beraroma tidak sedap (Wawancara pengguna ojek online Fajar: 2022).

Hasil analisis hubungan antara usia pengemudi ojek *online* dengan pelayanan bersikap ramah dan sopan kepada penumpang yaitu pada usia tua (>30 tahun) yang sangat setuju dengan pelayanan bersikap ramah dan sopan kepada penumpang sebanyak 47 (65,3%), sedangkan pada usia muda (≤30 tahun) sebanyak 16 (55,2%) yang menyatakan sangat setuju.

Hasil uji statistik diperoleh nilai $p=0,471$. Maka, dapat disimpulkan ada tidak ada perbedaan proporsi, maka ada tidak ada hubungan antara usia pengemudi dan pelayanan bersikap ramah dan sopan kepada penumpang.

Tabel 6. Usia Pengemudi dan Pelayanan Bersikap Ramah dan Sopan Kepada Penumpang

Usia	Pelayanan Bersikap Ramah dan Sopan Kepada Penumpang				Total		OR (95%CI)	P Value
	Setuju		Sangat Setuju		N	%		
	N	%	N	%				
Tua (>30 tahun)	25	34,7%	47	65,3%	72	100%	0,655 0,272- 1,575	0,471
Muda (≤30 tahun)	13	44,8%	16	55,2%	29	100%		
Total	38	37,6%	63	62,4%	101	100%		

Sumber: Hasil penelitian

Pelatihan safety riding diadakan diawal pengendara diterima untuk bergabung dengan aplikasi ojek online dengan bekerjasama dengan salah satu pembalap terkenal yang mendirikan sekolah mengemudi. Pelatihan safety riding ini diadakan satu hari dan pelatihan safety riding diwajibkan bagi pengendara ojek online, apabila tidak mengikuti pelatihan tersebut maka akan ada cacatan bagi pengendara.

Ada, di awal jadi ojol kerja sama dengan rifat sungkar kita di ajarkan bagaimana cara rem yang benar jika ada hal” yang mendadak, pandangan mata kita gk boleh kebawah supaya tidak jatuh pandangan tetep ke lurus ke depan.

Sehari kelar itu semua track diajarkan.

Iya bu semua wajib itu untuk ikut pelatihan tetapi secara bertahap nnti akan ketauan kalau ada driver yang belum mengikuti pelatihan dan juga hanya sekali di awal (Piyan, wawancara 2022)

Hasil analisis hubungan antara usia pengemudi ojek *online* dengan pelatihan *safety riding* yaitu pada usia tua (>30 tahun) yang sangat pelatihan *safety riding* sebanyak 46(63,9%), sedangkan pada usia muda (\leq 30 tahun) sebanyak 15 (51,7%) yang menyatakan sangat setuju. Hasil uji statistik diperoleh nilai $p=0,365$. Maka, dapat disimpulkan ada tidak ada perbedaan proporsi, maka ada tidak ada hubungan antara pelatihan *safety riding*.

Tabel 7. Usia Pengemudi dan Pelatihan Safety Riding

Usia	Pelatihan Safety Riding				Total		OR (95%CI)	P Value
	Setuju		Sangat Setuju		N	%		
	N	%	N	%				
Tua (>30 tahun)	26	36,1%	46	63,9%	72	100%	0,606 0,253- 1,450	0,365
Muda (\leq 30 tahun)	14	48,3%	15	51,7%	29	100%		
Total	40	39,6%	61	60,4%	101	100%		

Sumber: Hasil peneliti

IV. Kesimpulan

Penelitian tentang “Hubungan Safety Riding Dengan Perilaku Pengendara Ojek Online di Kota Bekasi” ini dapat disimpulkan bahwa para pengemudi ojek *online* telah paham tentang pentingnya *safety riding*. Namun, pada praktiknya para pengemudi ojek *online* kerap mengabaikan variabel-variabel *safety riding* itu sendiri. Misalnya, ditemukannya para pengemudi ojek *online* yang tidak menggunakan helm untuk jarak tempuh dekat atau di jalan perkampungan, spion motor yang tidak lengkap, plat nomor motor yang tidak lengkap dan perbedaan orang atau identitas antara pengemudi yang muncul di aplikasi ojek *online* dengan pengemudi yang datang untuk *pick up* atau menjemput konsumen atau barang.

Penumpang (konsumen) ojek *online* menginginkan kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan jasa ojek *online*. Pada kategori ini, semua konsumen baik laki-laki, perempuan, tua dan muda, sama-sama menginginkan kenyamanan dan keselamatan dalam berkendara. Para pengemudi ojek *online* ada keinginan untuk dapat mengimplementasikan cara berkendara nyaman dan aman (*safety riding*) yaitu dengan keterbukaan mereka mengikuti pelatihan dan pembinaan *safety riding*.

Dengan ditemukannya para pengemudi ojek *online* yang tidak menggunakan helm untuk jarak tempuh dekat atau di jalan perkampungan, spion motor yang tidak lengkap, plat nomor motor yang tidak lengkap dan perbedaan orang atau identitas antara pengemudi yang muncul di aplikasi ojek *online* dengan pengemudi yang datang untuk *pick up* atau menjemput konsumen atau barang, menandakan bahwa pengawasan perusahaan dalam hal implementasi *safety riding*. aplikasi ojek *online* tidak maksimal.

Penelitian ini menemukan dua hal pengawasan yang selama ini dilakukan oleh perusahaan aplikasi ojek *online*. Pertama, pemantauan kecepatan berkendara para pengemudi ojek *online* yang dilakukan melalui monitoring pada aplikasi. Kedua, pengawasan berdasarkan aduan masyarakat pada aplikasi ojek *online* atau hotline perusahaan aplikasi ojek *online*. Namun, faktanya, dua pengawasan tersebut tidak mampu mengeliminir pelanggaran para pengemudi ojek online untuk berkendara secara aman dan nyaman. Untuk itu, diperlukan variabel tambahan pengawasan kepada para pengendara ojek *online* supaya *safety riding* dapat diimplementasikan. Sehingga kenyamanan dan keamanan berkendara dapat dirasakan oleh semua stakeholder, baik pengemudi, pengguna (konsumen), perusahaan aplikasi ojek *online* dan pengendara dan pengguna jalan raya lainnya.

Referensi

- Setyawan, Alfis. Deeky Agus Sufandy. (2018). Analisis Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Ojek Online Di Kota Batam, *Journal of Judicial Review* Vol. XX No. 1
- Hidayati, Azizah. (2019). *Regulasi Ojek Berbasis Online*, Magister Teknik Elektro Universitas Mercu Buana Jakarta.
- Lumante, Demsi Ilang. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Pengemudi Ojek Online di Kota Manado, *Jurnal Kesehatan Masyarakat UNIMA PIDEMIA* Vol.02, No.02 ISSNOnline: 2774-6909 7.
- Febryka, Luthvi. (2018). Perjanjian Kemitraan Vs Perjanjian Kerja Bagi Pengemudi Ojek Online, *Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual Dan Strategis Pusat Penelitian Bidang Hukum Badan Keahlian DPR RI*, Vol. X, No.07/I/Puslit/April/2018.
- Yunus, Mahmud. (2020). *Profesionalisme Driver Transportasi Online*, CV PenaPersada
- Fauziah, Neneng. (2017). Ojek dari Masa ke Masa Kajian secara Manajemen Sumber Daya Manusia, *Jurnal AKP* Vol. 7 No. 1
- Dumanauw, Oldy Dumanauw. Paul A. T. Kawatu, Nancy S. H. Malonda. (2018). Studi Perilaku Pada Pengendara Ojek Online Tentang *Safety Riding* di Kota Manado, *Jurnal Kesmas*, Vol. 7 No. 5
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat
- Aulia, Salsabila Nur. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding* Driver Ojek Online di Kota Semarang, *JURNAL KESEHATAN MASYARAKAT (E-Journal)* Volume 8, Nomor 5, September 2020 ISSN: 2715-5617 / E-ISSN: 2356-3346 [Http://Ejournal3.Undip.Ac.Id/Index.Php/Jkm](http://Ejournal3.Undip.Ac.Id/Index.Php/Jkm) 625 1

Adi, Vito Bagus Setyo. (2018). Perilaku Konsumen Dalam Menggunakan JasaTransportasi Ojek Online Di Semarang, Majalah Ilmiah Solusi Vol. 16, No. 4 Oktober 2018 ISSN: 1412-5331