

Keselamatan Pengemudi Go-Jek di Jakarta Timur

Go-Jek Driver Safety in East Jakarta

Atit Setiani ^{a1*}, Suharto Abdul Majid ^{b2}, Zeinyta Azra Haroen ^{c3}

^{a,b} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

^c Universitas Bhayangkara, Jakarta, Indonesia

^{1*} atitsetiani4@gmail.com, ² samtrisakti1531@gmail.com, ³ zeinytaazra11@gmail.com

*corresponding e-mail

ABSTRACT

This study aims to examine the influence of attitudes, behavior, and driver experience on the safety of Go-jek drivers. Go-Jek is an online motorcycle taxi service. The more disobedient Go-Jek drivers when driving make them perform bad attitude and take it as normal and common. It can be seen from the increasing number of violations made. It is concluded that they are still lack in performing discipline as a culture which likely can increase accident. The study was conducted on Go-Jek drivers using quantitative methods with data analysis techniques using path analysis. The number of the research samples was 100 drivers, which were obtained using the Slovin formula. Field observations and questionnaires were conducted to the Go-Ride drivers in East Jakarta. The results show that there is a total influence of the driver's attitude towards driver safety of Go-Jek through the driver's experience. There is also an influence of the total driver's behavior on the driver's safety through the driver's experience.

Keywords : *Go-Jek; driver's attitude; driver behavior; driver experience; driver safety*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan menguji pengaruh sikap, perilaku, dan pengalaman pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-jek. Gojek adalah layanan ojek berbasis *online*. Semakin lemahnya pengemudi Go-Jek dalam taat berkendara membawa pengemudi memiliki sikap yang buruk dalam berlalu-lintas, terbukti dengan semakin banyaknya pelanggaran-pelanggaran dan pengemudi menilai pelanggaran tersebut hal yang biasa dan lumrah adanya. Dengan demikian, budaya disiplin pengemudi Go-Jek dalam mngemudikan kendaraannya masih sangat kurang. Hal ini dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Penelitian dilakukan pada pengemudi Gojek dengan menggunakan metode kuantitatif dengan teknik analisis data menggunakan analisis jalur (*path analisis*). Jumlah sampel penelitian sebanyak 100 pengemudi, yang diperoleh dengan menggunakan rumus Slovin. Pengamatan lapangan dan penyebaran kuesioner dilakukan di Jakarta Timur, yaitu pada pengemudi Go-Ride. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh total sikap pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek melalui pengalaman pengemudi serta terdapat pengaruh total perilaku pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek melalui pengalaman pengemudi.

Kata kunci : *Go-Jek; sikap pengemudi; perilaku pengemudi; pengalaman pengemudi; keselamatan pengemudi*

A. Pendahuluan

Go-Jek mulai beroperasi di Jakarta sejak tahun 2011. Saat ini Go-Jek telah meluncurkan aplikasi ponsel yang dapat digunakan sebagai media pemesanan moda transportasi tersebut. Semakin lemahnya pengemudi Go-Jek dalam taat berkendara membawa pengemudi memiliki sikap yang buruk dalam berlalu-lintas, terbukti dengan semakin banyaknya pelanggaran-pelanggaran dan pengemudi menilai pelanggaran tersebut hal yang biasa dan lumrah adanya. Dengan demikian, budaya disiplin pengemudi Go-Jek dalam mengemudikan kendaraannya masih sangat kurang. Hal ini dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Keselamatan merupakan harapan bagi setiap orang yang berkendara. Namun lemahnya kesadaran pengemudi Go-Jek terhadap peraturan berlalu-lintas terlihat dari rendahnya tingkat kedisiplinan dalam berkendara. Kurang sadarnya pengemudi dalam hukum berlalu lintas dapat dilihat dari kurangnya pengalaman mengemudi dan perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi. Perilaku ketidakdisiplinan pengemudi Go-ride dalam berlalu lintas seperti pelanggaran pedestrian, tidak membawa SIM, tidak membawa STNK, penumpang tidak memakai helm, menggunakan handphone saat berkendara, mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan, menerobos lampu lalu lintas, melewati marka pembatas jalan, tidak melengkapi alat keselamatan seperti halnya tidak menggunakan spion, menggunakan kendaraan tidak layak pakai. Hal tersebut memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

Semakin lemahnya pengemudi Go-Jek dalam taat berkendara membawa pengemudi memiliki sikap yang buruk dalam berlalu-lintas, terbukti dengan semakin banyaknya pelanggaran-pelanggaran dan pengemudi menilai pelanggaran tersebut hal yang biasa dan lumrah adanya. Dengan demikian, budaya disiplin pengemudi Go-Jek dalam mengemudikan kendaraannya masih sangat kurang. Hal ini dapat meningkatkan

kemungkinan terjadinya kecelakaan. Memperhatikan besarnya potensi dan kejadian kecelakaan yang ditimbulkan oleh pengemudi Go-Jek, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan menerapkan *safety riding awareness* atau kesadaran berkendara yang aman, sikap disiplin, dan perilaku taat berkendara bagi pengemudi Go-Jek. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui dan menganalisis pengaruh sikap, perilaku, dan pengalaman terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek di Jakarta Timur. Metode pengumpulan data dan informasi yang dilakukan dalam pelaksanaan penelitian ini adalah melalui studi dokumentasi, pengamatan lapangan, survei wawancara dan survei kuesioner. Pengamatan lapangan dan penyebaran kuesioner dilakukan di Jakarta Timur, yaitu pada pengemudi Go-Ride.

Surajiman, Sari, & Ratu (2013) menjelaskan pada permasalahan yang diakibatkan oleh sepeda motor, dengan suatu pengaturan yang menyeluruh baik dari aspek fisik dari sepeda motor, jumlahnya, prasarananya, peraturannya itu sendiri, sosialisasi/pendidikan yang berkelanjutan, dan penegakan hukumnya. Studi keselamatan berkendara di Singapura oleh Tay & Rifaat (2007) menunjukkan bahwa jenis kendaraan, jenis jalan, jenis tabrakan, karakteristik pengemudi dan waktu hari adalah penentu penting dari tingkat keparahan kecelakaan di persimpangan di Singapura. Kajian khusus mengenai Go-Jek cukup banyak dibahas oleh beberapa peneliti, misalnya; Rutter & Chesham (2007) memprediksi perilaku berkendara yang aman dan kecelakaan, perilaku demografi dalam keselamatan sepeda motor.

Studi oleh Amajida (2016), menjelaskan bahwa aplikasi yang digunakan "ojek online" Go-Jek mampu meminimalisir risiko yang terjadi di Jakarta dalam hal waktu, kemudahan, biaya, dan keamanan. Di Provinsi Riau yang membahas tentang jenis-jenis pelayanan jasa transportasi Gojek online di Kota Pekanbaru sudah berkembang, mulai dari pelayanan jasa Go-ride, Go-send, Gomart, Go-shop dan Go-message, sementara layanan jasa Go-jek

lainnya seperti Go-bak, Go-med dan Go-busway belum berkembang sesuai dengan kebutuhan konsumen atau pelanggan warga masyarakat kota Pekanbaru (Syam, 2018).

Di Surabaya juga diteliti mengenai penggunaan transportasi Go-Jek (Agustin, 2017), hal yang sama di Yogyakarta (Hangganararas, 2017). Juga di Semarang, Anteng Ambarwati (2018), menjelaskan mengenai keselamatan pengemudi, bahwa pengemudi ojek online harus bekerja lebih ekstra dalam mencari konsumen. Persaingan dan sistem kerja membuat beban kerja pengemudi ojek online menjadi berat. Beban kerja yang berat merupakan salah satu faktor yang dapat menimbulkan terjadinya kelelahan kerja dan dapat menyebabkan kecelakaan. Penelitian lain juga di Semarang, mengenai perilaku pengemudi dilakukan oleh Khakim (2016), bahwa pengetahuan pengemudi tidak mempunyai hubungan yang signifikan terhadap perilaku *safety riding*.

Penelitian Ariwibowo (2013) menjelaskan adanya hubungan antara pengetahuan, sikap dengan praktik *safety riding awareness*, yang merupakan suatu kesadaran cara mengemudi yang mengutamakan keselamatan dengan cara mengemudi dengan teknik mengemudi yang tepat, memahami dan mengikuti peraturan lalu lintas. Pekerjaan ojek sepeda motor merupakan pekerjaan yang memerlukan konsentrasi di dalam mengendarai sepeda motor, selain itu sarana keselamatan dan kelengkapan sepeda motor merupakan komponen penting di dalam berkendara agar tercipta keselamatan dan mencegah kecelakaan berkendara. Penelitian ini bertujuan menguji pengaruh sikap, perilaku, dan pengalaman pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-jek. Go-jek adalah layanan ojek berbasis *online*.

B. Metode Penelitian

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan teknis analisis data menggunakan uji analisis jalur (Akdon, 2013), yang meliputi uji validitas, realibilitas, deskriptif variabel, uji keofsien korelasi, serta dilakukan uji hipotesis.

Populasi adalah pengemudi Go-Jek sepeda motor dan sampel penelitian menggunakan rumus slovin sebanyak 100 pengemudi Go-Jek di Jakarta Timur melalui kuesioner. Populasi dalam penelitian ini adalah 1000 pengemudi Go-ride PT Go-Jek di daerah Jakarta Timur yaitu; 200 pengemudi Go-Jek di Matraman, 300 pengemudi Go-Jek Jatinegara, 300 pengemudi Go-Jek di Pulogadung, 200 pengemudi Go-Jek di Kramat Jati. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan skala ukur ordinal (skala likert). Data primer yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari hasil kuesioner yang disebarakan pada sampel yang telah ditentukan (pengemudi Go-ride).

Dalam penelitian ini yang menjadi variabel independen adalah sikap dan perilaku pengemudi. Sikap pengemudi adalah suatu kesiapan diri pengemudi Go-ride untuk merespon komponen kognitif, afektif, dan konotif yang saling bereaksi untuk meningkatkan pemahaman dalam mengemudikan kendaraan roda dua berbasis online. Dimensi penelitiannya adalah; Kognitif yang terdiri enam indikator; (1) Pengetahuan, (2) Pemahaman, (3) Aplikasi, (4) Analisis, (5) Sintesis, dan (6) Evaluasi, dimensi yang lain; Tingkat pemahaman dengan dua indikatornya; (1) Tata cara berkendara dan (2) Pemahaman tentang gambar simbol lalu lintas.

Perilaku pengemudi adalah tindakan atau kegiatan yang dilakukan oleh pengemudi Go-ride hubungannya dengan orang lain dan lingkungan sekitarnya khususnya dalam mengemudikan kendaraan roda dua berbasis *online*. Lima dimensi penelitiannya adalah; (1) Kondisi fisik dengan tiga indikator; (1) Jasmani yang sehat, (2) Jasmani yang berfungsi dengan baik, dan (3) Jasmani yang bugar. Dimensi kedua; Kondisi emosional, dengan tiga indicator adalah; (1) Marah, (2) Tidak sabar, dan (3) Egois/saling berebut. Dimensi ketiga, Kemampuan mengemudi dengan dua indikatornya adalah; (1) Pemula, dan (2) Mahir. Dimensi yang keempat; Tingkat perilaku dengan tiga indicator; adalah (1) Persepsi, (2) Respon, dan (3) Mekanisme.

Sedangkan dimensi yang kelima, Gangguan perilaku dengan tiga indikatornya; (1) Pengaruh alkohol, (2) Kecepatan, dan (3) Kurangnya kesadaran.

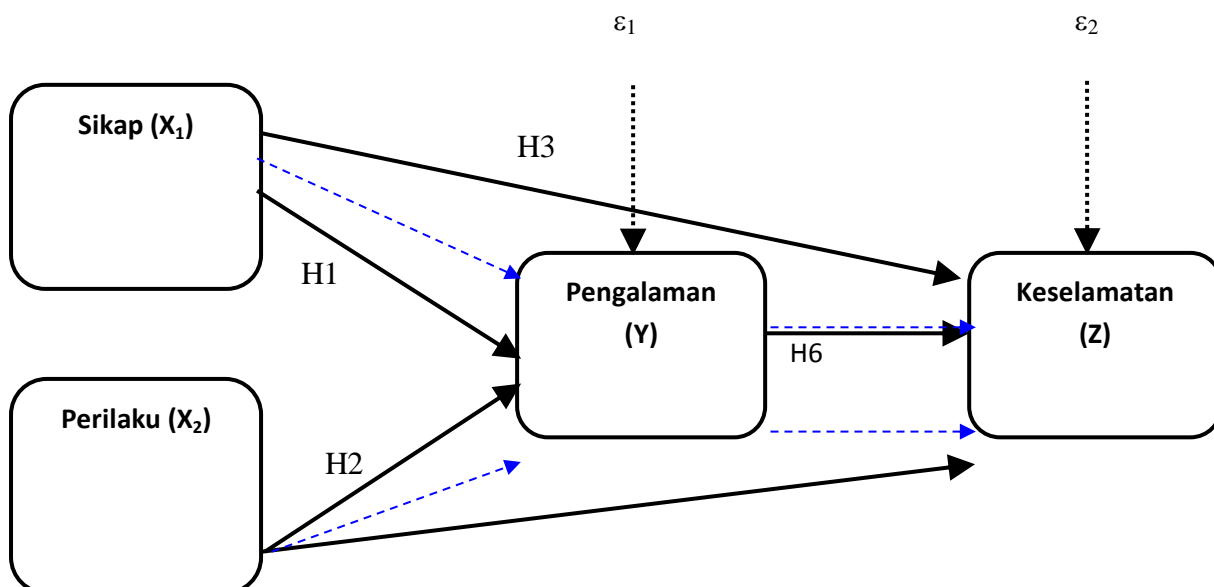
Dalam penelitian ini yang menjadi variabel intervening adalah pengalaman pengemudi. Pengalaman pengemudi adalah kemahiran yang dimiliki oleh pengemudi ojek berbasis *online* Go-ride yang diperoleh melalui penglihatan terhadap orang lain atau yang pernah dialami sendiri oleh pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor roda dua. Pengalaman pengemudi mempunyai empat dimensi penelitian, yaitu: (1) Masa kerja, dengan indicator lama kerja, (2) Ketrampilan yang dimiliki, dengan indicator berupa pengetahuan dan pelatihan. Indikator ketiga Penguasaan, dengan dua indicator yaitu Penguasaan berkendara dan Penguasaan kondisi jalan. Dimensi keempat yaitu Tingkat pengalaman, dengan enam indikatornya; (1) Pendidikan, (2) Pelaksanaan, (3) Media informasi, (4) Penataran dan (5) Pergaulan Pengamatan.

Keselamatan pengemudi sebagai variabel terikat, adalah kondisi yang

diciptakan oleh pengemudi ojek online Go-ride dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, dan terhindar dari ancaman kerugian. Tingkat keselamatan sebagai dimensi penelitian, terdiri tujuh indikator seperti; (1) Mengurangi kondisi tidak aman, (2) Adanya poster-poster keselamatan, (3) Pelatihan *safety riding*, (4) Dorongan positif, (5) Komitmen manajemen menumbuhkan kesadaran keselamatan (6) Komitmen manajemen dalam penerapan keselamatan dan (7) Komitmen manajemen memberikan perlindungan keselamatan.

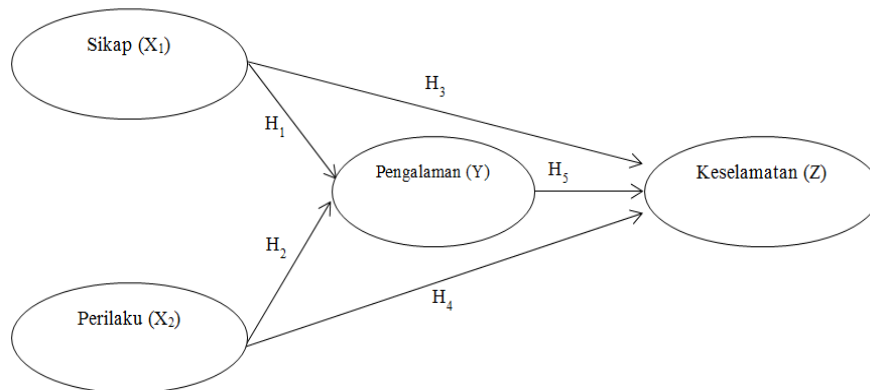
Metode analisis data pada penelitian ini, yaitu deskriptif statistik, Uji Normalitas Data, Uji Linieritas, Analisis Jalur atau Path Analysis, Persamaan Struktural dan Diagram Jalur (*Path Diagram*) serta pengujian hipotesis koefisien jalur.

Dalam penelitian ini, hubungan antar variabel dapat digambarkan dalam bentuk paradigma sebagai berikut :



Gambar 1 Kerangka Konseptual

C. Hasil dan Pembahasan Analisis Sub Struktur Penelitian

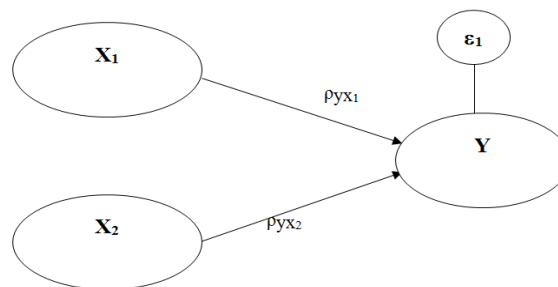


Gambar 2. Struktur Hubungan X_1 , X_2 , Y dan Z

Untuk melakukan analisis jalur maka Struktur Hubungan pada Gambar 2 akan dibagi menjadi 2 bagian, yaitu sub-struktur 1 dan sub-struktur 2, di mana sub-struktur 1 akan diuraikan dan sub-struktur 2 akan diuraikan sebagai berikut.

- a. Analisis Sub Struktur 1 (Pengaruh sikap dan perilaku pengemudi Terhadap pengalaman pengemudi Go-Jek)

Analisis



Gambar 3. Sub Struktur 1

Sebelum melakukan analisis jalur pada variabel X_1 , X_2 , dan Y (sub – struktur 1), harus diuji linieritas hubungan antara keempat variabel tersebut. Variabel perilaku pengemudi (X_2) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel pengalaman pengemudi Go-Jek (Y). Pengujian Pengaruh secara Individual antara Variabel X_1 dan X_2 terhadap Variabel Y, dilakukan uji individual, di mana dicari pengaruh masing-masing variabel X_1 dan X_2 terhadap variabel Y secara individual.

pengaruh sikap pengemudi (X_1) dan perilaku pengemudi (X_2) terhadap pengalaman pengemudi Go-Jek (Y) akan digambarkan dalam sebuah model yang selanjutnya akan disebut dengan sub-struktur 1 (gambar 3).

Variabel sikap pengemudi (X_1) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel pengalaman pengemudi Go-Jek (Y). Uji secara individual ditunjukkan oleh tabel “Koefisien Sub-struktur 1”. Dari tabel Coefficients diperoleh nilai beta untuk X_1 terhadap Y sebesar 0,387 dengan nilai probabilitas (sig) = 0,000. Karena nilai Sig<0,05 maka keputusannya adalah H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya koefisien analisis jalur adalah signifikan.

Variabel perilaku pengemudi (X_2) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel pengalaman pengemudi Go-Jek (Y). Uji secara individual ditunjukkan oleh tabel “Koefisien Sub-struktur 1”. Dari perhitungan koefisien analisis jalur diperoleh nilai beta untuk X_2 terhadap Y sebesar 0,445 dengan nilai probabilitas (Sig) = 0,000. Karena nilai $Sig < 0,05$ maka

keputusannya adalah H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya koefisien analisis jalur adalah signifikan. Jadi, perilaku pengemudi berpengaruh secara signifikan terhadap pengalaman pengemudi Go-Jek.

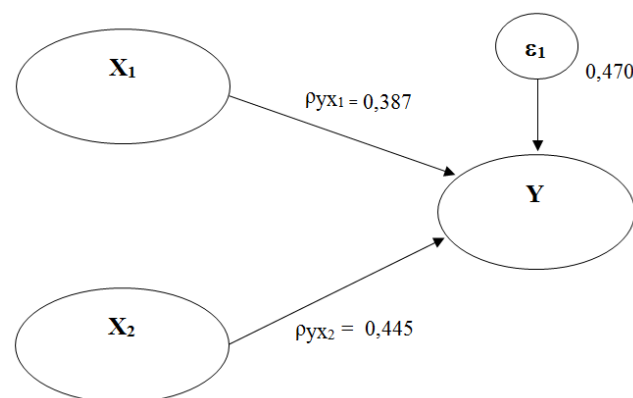
Kemudian rangkuman nilai koefisien jalur (beta) dapat dilihat dalam Tabel 1.

Tabel 1. Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-struktur 1

Pengaruh Antar Variabel	Koefisien Jalur (beta)	Nilai Sig	Hasil Pengujian	Koefisien Determinasi	Koefisien Variabel lain ($\rho_{y\epsilon_1}$)
X_1 terhadap Y	0,387	0,000	H_0 ditolak	0,530 = 53%	0,470
X_2 terhadap Y	0,445	0,000	H_0 ditolak		

Dengan demikian didapat diagram jalur sub-struktur 1, namun disajikan dengan nilai koefisien jalur yang telah

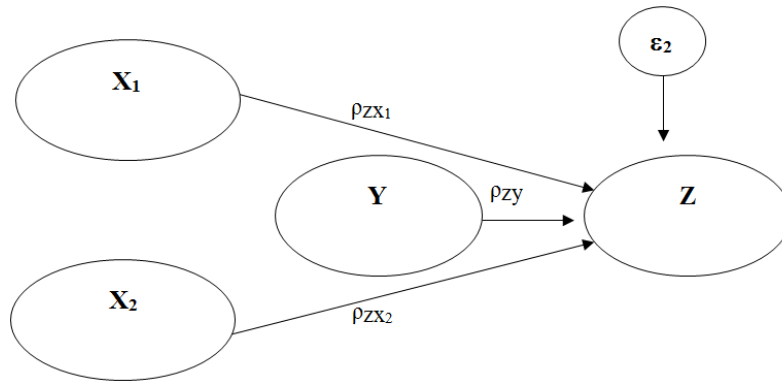
didapat melalui analisis data pada model sub-struktur 1 (gambar 4).



Gambar 4. Sub-struktur 1 beserta Koefisien Jalur

- b. Analisis Sub Struktur 2 (Pengaruh sikap dan perilaku pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek dengan Intervening Pengalaman pengemudi Go-Jek)

Analisis pengaruh sikap pengemudi (X_1), perilaku pengemudi (X_2), serta pengalaman pengemudi Go-Jek (Y) terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek (Z) akan digambarkan dalam sebuah model yang selanjutnya akan disebut dengan sub-struktur 2 (gambar 5).



Gambar 5. Sub-struktur 2

Pengujian Pengaruh secara Individual antara Variabel X_1 , X_2 , dan Y terhadap Variabel Z , dilakukan uji individual, di mana dicari pengaruh masing-masing variabel X_1 , X_2 , dan Y terhadap variabel Z secara individual.

Variabel sikap pengemudi (X_1) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Keselamatan pengemudi Go-Jek (Z). Uji secara individual ditunjukkan oleh tabel “Koefisien Sub-struktur 2”. Dari tabel Coefficients diperoleh nilai beta untuk X_1 terhadap Z sebesar 0,302 dengan nilai probabilitas (Sig) = 0,000. Karena nilai Sig < 0,05 maka keputusannya adalah H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya koefisien analisis jalur adalah signifikan.

Variabel perilaku pengemudi (X_2) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Keselamatan pengemudi Go-Jek (Z). Uji secara individual ditunjukkan oleh

tabel “Koefisien Sub-struktur 2”. Dari tabel Coefficients diperoleh nilai beta untuk X_2 terhadap Z sebesar 0,785 dengan nilai probabilitas (Sig) = 0,000. Karena nilai Sig < 0,05 maka keputusannya adalah H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya koefisien analisis jalur adalah signifikan.

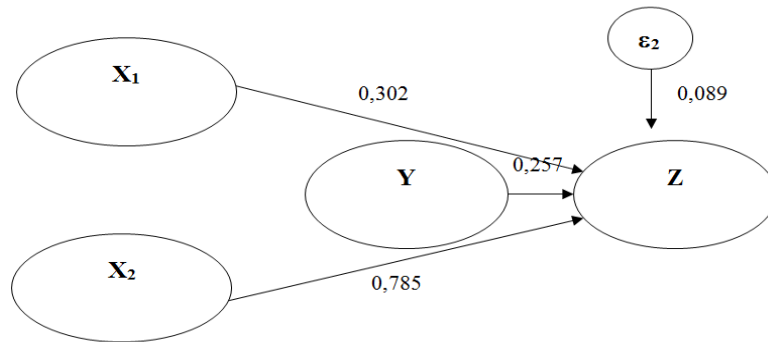
Variabel pengalaman pengemudi Go-Jek (Y) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Keselamatan pengemudi Go-Jek (Z). Uji secara individual ditunjukkan oleh tabel “Koefisien Sub-struktur 2”. Dari tabel Coefficients diperoleh nilai beta untuk Y terhadap Z sebesar 0,257 dengan nilai probabilitas (Sig) = 0,000. Karena nilai Sig < 0,05 maka keputusannya adalah H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya koefisien analisis jalur adalah signifikan

Rangkuman nilai koefisien jalur (beta) dapat dilihat dalam Tabel 2.

Tabel 2. Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-struktur 2

Pengaruh Antar Variabel	Koefisien Jalur (beta)	Nilai Sig	Hasil Pengujian	Koefisien Determinasi (R^2)	Koefisien Variabel lain ($\rho_Z \epsilon_2$)
X_1 terhadap Z	0,302	0,000	H_0 ditolak		
X_2 terhadap Z	0,785	0,000	H_0 ditolak	0,911 = 91,1%	0,089
Y terhadap Z	0,257	0,000	H_0 ditolak		

Dengan demikian didapat diagram jalur sub-struktur 2, namun disajikan dengan nilai koefisien jalur yang telah didapat melalui analisis data pada sub-struktur 2 (Gambar 6).



Gambar 6. Sub – struktur 2 Analisis Jalur

Jadi dapat diperoleh persamaan struktural dari sub-struktur 2:

$$Z = \rho_{zx1} X_1 + \rho_{zx2} X_2 + \rho_{zy} Y + \rho_z \varepsilon_2$$

$$Z = 0,302 X_1 + 0,785 X_2 + 0,257 Y + 0,089 \varepsilon_2$$

Dengan Koefisien Determinasi atau R^2 adalah sebesar 0,911

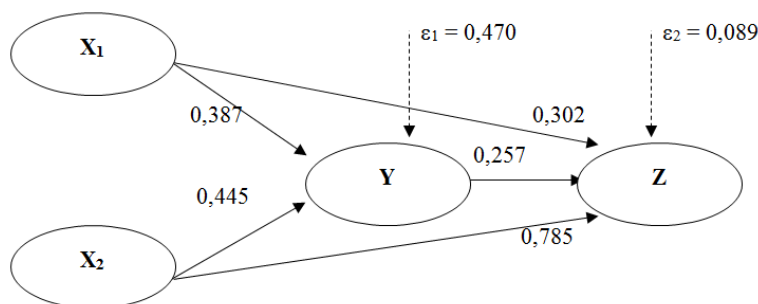
Dari persamaan struktural sub-struktur 2 dapat diartikan bahwa:

1. Setiap peningkatan nilai sikap pengemudi (X_1) sebesar satu kali, maka Keselamatan pengemudi Go-Jek (Z) akan naik sebesar satu kali .
2. Setiap peningkatan nilai perilaku pengemudi (X_2) sebesar satu kali

budaya, maka Keselamatan pengemudi Go-Jek (Z) akan naik sebesar satu kali.

3. Setiap peningkatan pengalaman pengemudi Go-Jek (Y) sebesar satu kali, maka Keselamatan pengemudi Go-Jek (Z) juga akan naik sebesar satu kali.

Keseluruhan pengaruh kausal Variabel sikap pengemudi (X_1), perilaku pengemudi (X_2) terhadap pengalaman pengemudi Go-Jek (Y) dan dampaknya terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek (Z) dapat digambarkan dalam model struktur lengkap sebagai berikut (Gambar 7).



Gambar 7. Hubungan Kausal Empiris Variabel X_1 , X_2 , dan Y terhadap Z

Kemudian seluruh koefisien jalur dari hubungan kausal dapat diketahui pengaruh kausal langsung (PKL), pengaruh kausal

tidak langsung (PKTL), serta pengaruh kausal total (PKT) dari tiap-tiap variabel. Hasilnya dirangkum dalam Tabel 3.

Tabel 3. Rangkuman Hubungan Kausal Empiris Variabel X_1 , X_2 , dan Y terhadap Z

Pengaruh Variabel	Koefisien Jalur	Langsung	Pengaruh	Total
			Tidak Langsung Melalui Y	
X_1 terhadap Y	0,387	0,387	-	0,387
X_2 terhadap Y	0,445	0,445	-	0,445
X_1 terhadap Z	0,302	0,302	$0,387 \times 0,257 = 0,099$	0,401
X_2 terhadap Z	0,785	0,785	$0,445 \times 0,257 = 0,114$	0,899
Y terhadap Z	0,257	0,257	-	0,257
ϵ_1	0,470	0,470	-	0,470
ϵ_2	0,089	0,089	-	0,089

Pada hasil pengujian hipotesis 6 mengenai Pengaruh sikap pengemudi (X_1) secara tidak langsung mempengaruhi keselamatan pengemudi (Z) melalui pengalaman pengemudi (Y) sebesar 0,099 dengan nilai probabilitas (Sig) = 0,000. Karena nilai Sig < 0,05 maka keputusannya adalah H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya koefisien analisis jalur adalah signifikan. Sedangkan pada hasil pengujian Hipotesis 7, Pengaruh perilaku pengemudi (X_2) secara tidak langsung mempengaruhi keselamatan pengemudi (Z) melalui pengalaman pengemudi (Y) sebesar 0,114 dengan nilai probabilitas (Sig) = 0,000. Karena nilai Sig < 0,05 maka keputusannya adalah H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya koefisien analisis jalur adalah signifikan.

Pengujian Hipotesis

Berdasarkan hasil keseluruhan pengaruh kausal variabel X_1 dan X_2 terhadap Y serta dampaknya pada Z dengan perhitungan analisis jalur dapat diuraikan: (a) Terdapat pengaruh langsung sikap pengemudi terhadap pengalaman pengemudi Go-Jek. Pengaruh langsung sikap pengemudi terhadap pengalaman pengemudi Go-Jek sebesar 0,387 atau 38,7%. Hal ini menunjukkan bahwa 38,7% pengalaman pengemudi Go-Jek, ditentukan oleh sikap pengemudi; (b) Terdapat pengaruh langsung perilaku pengemudi terhadap pengalaman

pengemudi Go-Jek. Pengaruh langsung perilaku pengemudi terhadap pengalaman pengemudi Go-Jek sebesar 0,445 atau 44,5%. Hal ini menunjukkan bahwa 44,5% pengalaman pengemudi Go-Jek, ditentukan oleh perilaku pengemudi; (c) Terdapat pengaruh langsung sikap pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek. Pengaruh langsung sikap pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek sebesar 0,302 atau 30,2%. Hal ini menunjukkan bahwa 30,2% keselamatan pengemudi Go-Jek, ditentukan oleh sikap pengemudi.

Terdapat pengaruh langsung perilaku pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek. Pengaruh langsung perilaku pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek sebesar 0,785 atau 78,5%. Hal ini menunjukkan bahwa 78,5% keselamatan pengemudi Go-Jek, ditentukan oleh perilaku pengemudi; (a) Terdapat pengaruh langsung pengalaman pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek. Pengaruh langsung pengalaman pengemudi Go-Jek (Y) terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek (Z) adalah sebesar 0,257 atau 25,7%. Hal ini menunjukkan bahwa 25,7% keselamatan pengemudi Go-Jek, ditentukan oleh pengalaman pengemudi; (b) Terdapat pengaruh tidak langsung sikap pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek melalui pengalaman pengemudi. Pengaruh

sikap pengemudi secara tidak langsung mempengaruhi keselamatan pengemudi melalui pengalaman pengemudi sebesar 0,099 sehingga analisis jalur untuk struktur 1 sebesar 0,401 atau 40,1%. Hal ini menunjukkan bahwa 40,1 % keselamatan pengemudi Go-Jek, ditentukan oleh sikap pengemudi melalui pengalaman pengemudi; (c) Terdapat pengaruh tidak langsung perilaku pengemudi terhadap keselamatan pengemudi Go-Jek melalui pengalaman pengemudi. Pengaruh perilaku pengemudi secara tidak langsung mempengaruhi keselamatan pengemudi melalui pengalaman pengemudi sebesar 0,114 sehingga analisis jalur untuk struktur 1 sebesar 0,899 atau 89,9%. Hal ini menunjukkan bahwa 89,9 % keselamatan pengemudi Go-Jek, ditentukan oleh perilaku pengemudi melalui pengalaman pengemudi.

D. Simpulan

Diharapkan bagi perusahaan (Go-Jek); Mengadakan pemeriksaan rutin kendaraan yang beroperasi untuk melihat kelayakan dan kepatuhan terhadap keselamatan pengemudi, Mengadakan pelatihan keselamatan secara rutin pengemudi dengan bekerja sama kepada masing-masing bagian untuk meningkatkan sikap dan keterampilan pengemudi dalam praktik keselamatan pengemudi dan lebih baik apabila pada saat penerimaan pengemudi baru langsung dibekali dengan pemberian pelatihan keselamatan pengemudi sebelum pengemudi tersebut diberi tugas untuk mengemudi.

Sedangkan bagi pengemudi; Segera melakukan perbaikan keadaan ban kendaraan yang sudah mulai tipis dan alat pembuangan gas (knalpot) yang sudah keropos pada bagian bawah, serta perbaikan speedometer yang sudah tidak menyala, Diharapkan kepada pengemudi, dalam memanfaatkan waktu istirahat kerja baiknya diisi dengan tidur siang minimal 20 menit agar kondisi fisik dapat terjaga dan dalam pemberian Surat Izin Mengemudi (SIM) hendaknya perlu diperketat uji pengetahuan dalam

berkendara agar kecelakaan lalu lintas dapat dieliminir.

Untuk kedepannya diperlukan perbaikan sikap dalam mengemudi. Agar berjalan dengan baik maka perlu dilakukan peningkatan sikap taat bertransportasi dengan cara menaati aturan rambu-rambu lalu lintas, menggunakan sepeda motor lengkap sesuai aturan dan laik jalan.

Meningkatkan kualitas mengemudi agar penumpang merasa aman. Untuk kedepannya diperlukan peningkatan perilaku disiplin dalam mengemudi maka perlu dilakukan peningkatan kewaspadaan dan berhati-hati dalam berkendara. Peningkatan stamina agar bekerja dalam keadaan sehat serta perlu mengontrol kecepatan mengemudi supaya selamat sampai tujuan.

Untuk kedepannya diperlukan peningkatan pengemudi untuk lebih berhati-hati dan selalu waspada dalam berkendara. Agar rencana berjalan dengan baik maka perlu penguasaan kondisi di jalan, penguasaan penggunaan aplikasi, melalui pergaulan yang baik dengan para pengemudi lainnya.

E. Daftar Pustaka

- Agustin, A. (2017). Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) Di Surabaya. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 6, 1–18.
- Akdon. (2013). *Cara Mudah Menggunakan dan Memaknai Path Analysis (Analisis Jalur)*. Bandung: Alfabeta.
- Amajida, F. D. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online “Go-Jek” Di Jakarta. *Informasi*, 46(1), 115–128.
- Anteng Ambarwati, A. (2018). *Gambaran Tingkat Kelelahan Kerja pada Pengemudi Ojek Online di Wilayah Tembalang*. Semarang (Doctoral dissertation, Diponegoro University).

- 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*, 2(1).
- Deccasari, D. D. (2018). Pengaruh Kualitas Layanan Terhadap Loyalitas Pelanggan Dengan Kepuasan Pelanggan Sebagai Variabel Intervening Pada Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Kasus Pada Konsumen Gojek Malang). *Jurnal Administrasi Dan Bisnis (Adbis)*, 12(1), 54–64.
- Ekawati, R. K. (2017). Pengaruh Kepuasan Terhadap Sikap yang Berdampak pada Niat Menggunakan Aplikasi Gojek. *Jurnal Sistem Informasi Indonesia*, 2(1).
- Hanganararas, S. (2017). *Analisis Kelayakan Layanan Go-Jek Sebagai Moda Transportasi di Yogyakarta*. (Doctoral dissertation, Universitas Atma Jaya).
- Khakim, R. (2016). *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang)*. Undergraduate thesis, UNIMUS.
- Pranoto, A. H. (2017). *Siasat Manipulatif Dalam Kompetisi Pengemudi Gojek di Kota Surabaya*. (Doctoral dissertation, Universitas Airlangga).
- Putri, C. A. V. E., Utomo, S. W., & Murwani, J. (2018). Pengaruh Perceived Ease Of Use Dan Perceived Usefulness terhadap Kepuasan Pengguna transaksi Go-Pay (Studi kasus pengguna aplikasi Gojek transaksi Go-Pay di Kota Madiun). In *FIPA: Forum Ilmiah Pendidikan Akuntansi*, 6(2).
- Rutter, Q. L., & Chesham, D. J. (2007). *Predicting Safe Riding Behavior and Accidents: Demography Beliefs and Behavior in Motorcycling Safety*, Centre for Research in Health Behavior Department of Psychology. Centerburg: University of Kent.
- Surajiman, Sari, H., & Ratu, D. (2013). Gagasan Pengaturan Pengendalian Sepeda Motor Dalam Sistem Transportasi Nasional. *Lex Journalica*, 10, 8–25.
- Syam, D. S. (2018). Persaingan Antar Pengendara Go-Jek Online Di Kota Pekanbaru. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 5(2), 1–15.
- Tay, R., & Rifaat, S. M. (2007). Factors contributing to the severity of intersection crashes. *Journal of Advanced Transportation*, 41(3), 245–265.

Halaman ini sengaja dikosongkan.