



PERSEPSI PENGGUNA OJEK ONLINE TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG

Resta Putri Meyesa, Purnawan Purnawan*, Yosritzal Yosritzal

Universitas Andalas, Padang

*Corresponding author, email address: putriresta77@gmail.com

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<i>Article History:</i> Received 9 March 2023 Accepted 24 December 2024 Online 30 December 2024 <i>Keywords:</i> Online motorcycle taxis Safety Accidents People Strategy	Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (LLAJ) regulates that two-wheeled vehicles may transport people, but may not transport people and/or goods in general. Motorbikes are not included in public transportation, but the government allows online motorcycle taxis as a means of public transportation. Therefore, research was conducted to evaluate the safety of using online motorcycle taxis based on passenger perceptions and identify improvement strategies. operational security aspects. The research results show that human are the main cause of accidents with 34% of respondents feeling anxious when driving on steep roads and when the driver overtakes or is overtaken by another vehicle. Environmental factors, such as cloudy weather and poor road conditions, also contribute significantly to the risk of accidents. Apart from headlights that are not bright enough (33%) and brakes that do not function properly (29%), poor vehicle condition can increase traffic accidents. Although no significant influence was found between the variables, this study concluded that drivers should operate their vehicles carefully to ensure passenger comfort and safety. Vehicles must be in perfect and working condition and transportation service providers must provide state-of-the-art equipment for safety monitoring. The conclusion of this research emphasizes the need to pay more attention to security factors in the operation of online motorcycle taxi services. Regular driver training and regular vehicle maintenance are essential to reduce the risk of accidents. A comprehensive safety strategy will increase passengers' awareness of safety and reduce the number of unwanted incidents.

©2024 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Bagian penting yaitu jalan, alat angkutan, mesin, terminal membentuk definisi angkutan menurut (Kamaludin, 2003). Pergerakan tingkah laku baik dalam membawa diri atau membawa barang adalah pengertian lain transportasi dinyatakan oleh (Soesilo,1999). Dengan adanya hal tersebut transportasi sektor penunjang kegiatan ekonomi berupa promosi dan jasa dalam pengembangan ekonomi dalam (Nastion,1996). Alat transoprtasi roda dua dapat mengangkut manusia namun bukan fasilitas umum karena kendaraan roda dua adalah kendaraan pribadi. Hal ini dijelaskan oleh (Buana Ilmu Populer, 2017) dalam UU No. 22 Tahun 2009 retribusi menjadi faktor pembeda antara angkutan umum dan angkutan non umum.

Sepeda motor tidak diperbolehkan berada di angkutan umum. Untuk lebih jelasnya, Pasal 138 Ayat 3 mengatur” “hanya dilakukan oleh kendaraan umum yang mampu mengangkut orang dan barang untuk umum”. Menurut penjelasan Kementerian Perhubungan dalam Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 18 Tahun 2017 terdapat penjelasan mengenai taksi online, namun tidak ada aturan penggunaannya karena angkutan umum dikenakan biaya. Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 mengumumkan revisi UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dalam persidangan 54 pengemudi ojek online yang meminta penetapan status hukum sepeda motor yang dianggap sebagai kendaraan bermotor. Dalam putusan tersebut, Mahkamah Konstitusi menilai sepeda motor tidak dapat digolongkan sebagai jenis kendaraan bermotor pada umumnya dengan struktur dasar filosofis bahwa kendaraan jenis tersebut harus menjamin keselamatan dan keamanan. Mahkamah Konstitusi menjelaskan, *Motocycle* bukanlah kendaraan jalan raya yang diperuntukkan untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam kerangka klasifikasi kendaraan bermotor biasa karena tidak dapat menjamin keselamatan, keamanan bagi pengemudi, penumpang, dan peserta lalu lintas. Oleh karena itu, hal ini menambah kelebihan dan kekurangannya. Selain itu, Kementerian Perhubungan telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Untuk Kepentingan Masyarakat. Tujuan diundangkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 untuk memberikan perlindungan hukum pemakai sepeda motor, khususnya pengemudi dan penumpang seperti ojek. Kepala Bidang Advokasi Perusahaan Transportasi Indonesia (MTI) yang turut dalam penyusunan regulasi Kementerian Perhubungan mengatakan, telah terjadi penolakan terhadap keberadaan ojek online sebagai fasilitas umum, oleh karena itu, peraturan tersebut diubah dengan persyaratan keselamatan, keamanan, kenyamanan, harga terjangkau dan teratur, dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, pasal 4 s.d 9.

Ojek online yaitu sepeda motor berteknologi pemesanan lewat aplikasi di HP yang memudahkan pengguna jasa dalam hal pengangkutan orang atau barang, juga pembelian barang (Ferdila dan Us, 2015). Ojek Online tidak mempunyai izin penyelenggaraan angkutan karena dibawah payung perusahaan teknologi bukan perusahaan angkutan sehingga tidak memerlukan izin begitulah pendapat dari pendiri ojek jalur online (Pramesti, 2015). Pengertian lain ojek yaitu kendaraan roda dua yang digunakan untuk transportasi darat dengan plat hitam membawa orang menuju tujuan tertentu yang dipungut biaya menurut (Fitriani, 2018). Aplikasi pemesanan yang mudah membuat ojek online cepat diterima masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan dibidang jasa dinyatakan oleh (Agustin, 2017). Berdasarkan kondisi di atas maka dilakukan penelitian untuk mengetahui persepsi penumpang terhadap keselamatan pada ojek online. Tujuan penelitian mendapatkan persepsi penumpang ojek online terhadap tingkat keselamatan kendaraan ojek online dan menetapkan strategi untuk meningkatkan aspek keselamatan operasional kendaraan ojek online sebagai angkutan umum.

2. KAJIAN PUSTAKA

Berdasarkan penjelasan Korlantas POLRI di tahun 2014 tabrakan lalu lintas jalan raya diartikan sebagai suatu kejadian secara tiba-tiba, tidak secara sadar yang menjerat kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lain beresiko hilangnya nyawa mulai dari goresan hingga luka parah bahkan kematian. Faktor penyebab kecelakaan yaitu manusia, kendaraan, dan jalan atau lingkungan. Faktor manusia penyumbang terbesar terhadap kecelakaan, manusia sebagai pelaku kegiatan berkendara. Kepatuhan, kecakapan, fokus, kematangan, kecepatan, emosi, kepenatan, efek obat-obatan atau narkoba serta pengaruh lain yang terkait dengan perilaku pengendara merupakan hal-hal yang terkait dengan faktor manusia. Kegiatan tersebut merupakan kegiatan kompleks yang membutuhkan pemahaman dan cara khusus saat mengendalikannya. Untuk mendapatkan teknik yang benar saat berkendara diperlukan latihan jangka panjang. Kualitas layanan ojek online di kota besar dipengaruhi oleh kemudahan akses, kenyamanan, keandalan pengemudi (Handayani dan Widodo, 2021).

Menurut Direktorat Keselamatan Lal Lintas Jalan atau DKT di tahun 2006, faktor manusia (91%) menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan. Berikut angka 5% berupa faktor kendaraan dan aspek jalan sebesar 3% serta unsur lingkungan sebesar 1%. Pada Karakteristik dan Penyebab Kecelakaan Jalan di Indonesia Tahun 2012 disebutkan bahwa analisis bukti tabrakan dibagi menjadi 6 golongan. “Apa” merupakan jenis terbanyak menyebabkan bencana, terutama sepeda motor (65%). “Siapa” sesuai dengan watak pelaku dan korban. Tabrakan terbanyak terjadi pada penduduk usia kerja (71%), laki-laki (>53%), pekerja swasta (>54%), dan penduduk dengan pendidikan menengah pertama (>51%). Kategori “mengapa” mencakup unsur manusia (kurangnya ketertiban), komponen kendaraan (rem berkurang 27%), jalan (50%), alam (hujan 51%). “Kapan” mengacu pada saat terjadinya tabrakan terbanyak, yaitu antara pukul 06.00 hingga 18.00 atau sebesar 62%. Kategori “di mana”, yaitu tempat terjadinya kecelakaan, ditemukan pada 38% kasus, khususnya di jalan kabupaten (38%) dan di area pemukiman (77%). Terakhir ada kelas rendah jenis pergerakan terbanyak menimbulkan musibah adalah tumbukan langsung (24%), tabrakan langsung (22%) (Herawati, 2012).

Terkait ojek online di daerah perkotaan pengguna menunjukkan kekawatiran tinggi terhadap keselamatan mereka, terutama saat berkendara di jalan raya dengan kondisi buruk (Andriani dan Putra, 2023). Dan keselamatan pengguna ojek online sangat dipengaruhi oleh fitur-fitur keselamatan yang ditawarkan oleh penyedia layanan, seperti pelacakan real-time dan verifikasi pengemudi (Suryanto dan Mulyadi, 2022). Disampaikan juga bahwa fitur-fitur tersebut sangat berkontribusi terhadap rasa aman penumpang (Sari dan Nugroho, 2020). Disamping itu keselamatan ditentukan oleh kombinasi antara keahlian pengemudi dan kondisi infrastruktur jalan di daerah tersebut (Kurniawan dan Anggaini, 2021). Keamanan dan kenyamanan menjadi faktor utama yang sangat mempengaruhi persepsi pengguna terhadap layanan ojek online (Rahmawati dan Setiawan, 2019). Harga dan layanan akan berkembang seiring dengan bangkitnya era digital, dimana harga dan kemudahan akses juga memainkan peran yang sangat penting (Fauzan dan Putri, 2022).

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yaitu metode numerik berupa pengamatan ke lapangan dan menyebarkan instrumen penelitian berupa kuisisioner ke responden dengan tujuan mendapatkan data pengalaman responden mengenai penggunaan ojek online. Strategi penelitian kuantitatif meliputi eksperimen dan studi kerelasional, serta penelitian yang hanya melibatkan satu topik. Dalam penelitian ini dilakukan survei yaitu menjelaskan secara kuantitatif kecenderungan sikap, pendapat dari kumpulan tertentu dengan menguji sampel dari populasi tersebut. Rencana program kerja eksperimen disusun secara sistematis dimulai dengan menentukan faktor penyebab kecelakaan, faktor keparahan kecelakaan yang terjadi, faktor yang dapat meningkatkan keselamatan angkutan roda dua, dan pengalaman pengemudi, kemudian dilakukan penyusunan kuesioner dengan klasifikasi berdasarkan pada faktor-faktor penyebab kecelakaannya, yaitu faktor manusia jalan dan lingkungan serta kendaraan. Teknik pengambilan sampelnya adalah pengambilan sampel secara acak berdasarkan area/wilayah, hal ini dilakukan dengan membagi populasi menjadi beberapa kumpulan dengan melihat lokasi, usia, jenis kelamin, dan lainnya. Dengan metoda cluster dua tahap peneliti terlebih dahulu menyeleksi secara kebetulan dan mengambil contoh secara acak dari kelompok tersebut.

Penentuan jumlah sampel menggunakan metoda Slovin Method, dengan estimasi pengguna Gojek 17.000 per hari, Maxim 21.000 orang per hari dan Grab 12.000 per hari. total jumlah penumpang ojek online kota Padang berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi sebanyak 50.000 per hari atau 18.250.000/tahun. Dengan menggunakan error 5% maka diperoleh jumlah sampel sebanyak 399.99, dibulatkan menjadi 400 responden. Pada saat mengkalibrasi model, dilakukan verifikasi terhadap beberapa nilai koefisien determinasi (R^2), uji T, uji F. Penyebaran kuesioner dilakukan di sekolah, kampus, dan pasar dan jalan di kota Padang. Peneliti memilih responden dengan karakteristik sebagai berikut.

1. Dapat menentukan pilihannya dengan baik.
2. Status responden berupa mahasiswa, pelajar, dan masyarakat umum.
3. Menjadi penumpang / pengguna fasilitas ojek online.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kecelakaan dan Cidera Yang Dialami Pengguna Ojek Online.

Pengguna ojek online yang mengalami kecelakaan dengan tipe berbeda-beda. Jenis kecelakaannya seperti menabrak kendaraan lain dengan posisi di depan, ditabrak dari belakang, ditabrak dari samping, jatuh akibat kelalaian pengemudi, dan saling bertabrakan dengan kendaraan lainnya. Akibat dari kecelakaan yang terjadi menimbulkan cidera pada pengguna ojek. Bentuk cidera yang dialami berupa tidak mengalami cidera apapun, cidera ringan, cidera sedang, cidera berat dan cidera sangat berat. Tabel 1. berikut menunjukkan karakteristik kecelakaan yang dialami dan Tabel 2. Menunjukkan kondisi cidera yang dialami pengguna ojek.

Tabel 1. Karakteristik Kecelakaan Yang Dialami Pengguna Ojek

No	Jenis Kecelakaan	Jumlah	Persentase
1	Menabrak kendaraan lain yang berada di depan	14	26%
2	Ditabrak kendaraan lain dari belakang	13	24%
3	Ditabrak kendaraan lain di samping	20	37%
4	Jatuh akibat kelalaian pengemudi	5	9%
5	Saling bertabrakan dengan kendaraan lain	2	4%
Total		54	100%

Tabel 2. Karakteristik Kondisi Cidera Yang Dialami Pengguna Ojek

No	Kondisi cidera yang dialami	Jumlah	Persentase
1	Tidak mengalami cidera	259	65%
2	Cidera ringan	98	25%
3	Cidera sedang	27	7%
4	Cidera berat	10	3%
5	Cidera sangat berat	6	2%
Total		400	100%

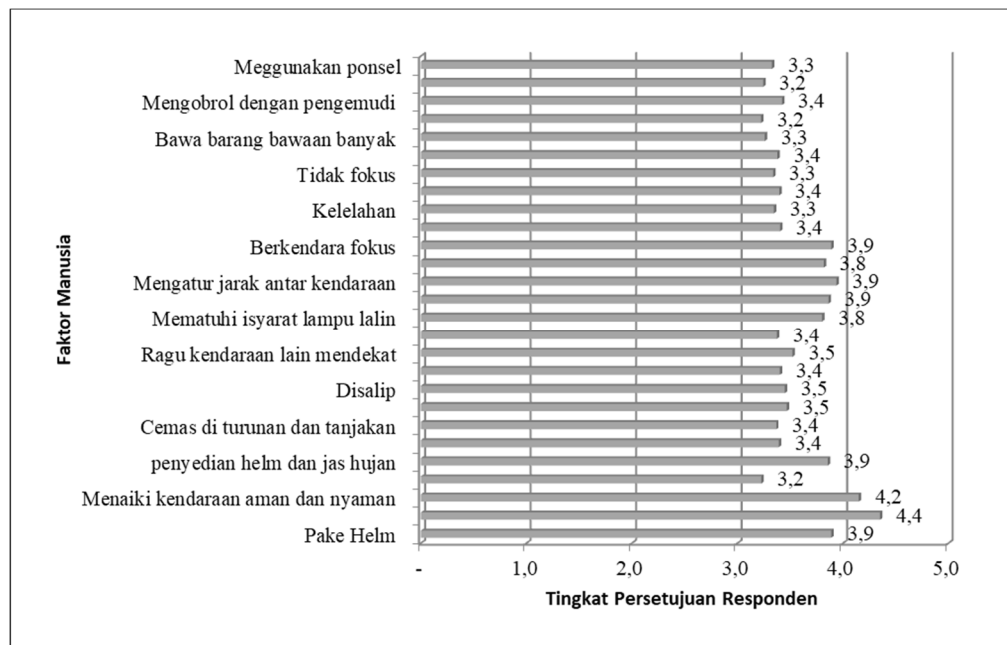
Jenis kecelakaan yang dialami saat menggunakan ojek online dibagi menjadi 5 kategori. Nilai persentase tertinggi yaitu jenis kecelakaan ditabrak kendaraan lain dari samping 37% dengan jumlah respondennya 20 orang. Nilai terendah saling tabrak berhadapan dengan kendaraan lain 4% mewakili 2 responden. Kondisi cidera yang terjadi pada pengguna ojek menunjukkan nilai persentase cidera tertinggi yaitu tidak mengalami cidera 65% dengan pengguna ojeknya 259 orang. Angka terendah cidera sangat berat 2% dialami 6 pengguna.

4.2 Penyebab Kecelakaan Ojek Online Faktor Manusia

Faktor- faktor penyebab kecelakaan ojek online karena faktor manusia dapat dilihat pada Gambar 1. berikut ini menjelaskan rata-rata penyebab kecelakaan. Pada persepsi ini tingkat persetujuan responden diwakili dalam bentuk angka yaitu 1 menunjukkan tidak setuju sampai angka 5 menyatakan sangat setuju. Penjelasannya (Mitra dkk., 2004) menunjukkan bahwa kesehatan manusia dan perilaku mengemudinya menjadi sumber peristiwa kecelakaan. Faktanya, terdapat hubungan dan interaksi yang sistematis antara semua faktor dan model penanganan keselamatan jalan dikelola oleh pihak-pihak yang berkewajiban atas alasan pengelolaan. Berdasarkan Gambar 1, nilai rata rata tingkat persetujuan responden berdasarkan semua

faktor penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh manusia adalah 3,56. Hal ini menunjukkan respon pengguna adalah setuju. Faktor manusia yang berpotensi tinggi menyebabkan terjadinya kecelakaan pada ojek online adalah sebagai berikut.

1. Cemas menaiki kendaraan pada turunan / tanjakan persentase persetujuan respondennya 34% menyatakan respon setuju.
2. Pengemudi menyalip kendaraan lain persentase persetujuan respondennya 34% menyatakan respon setuju.
3. Kendaraan disalip kendaraan lain persentase persetujuan respondennya 34% menyatakan respon setuju.
4. Pengemudi ragu-ragu ketika kendaraan lain mendekat persentase persetujuan respondennya 34% menyatakan respon setuju.
5. Pengemudi dalam kondisi terburu-buru persentase persetujuan respondennya 34% menyatakan respon setuju.



Gambar 1. Rata-Rata Penyebab Kecelakaan Ojek Online Faktor Manusia

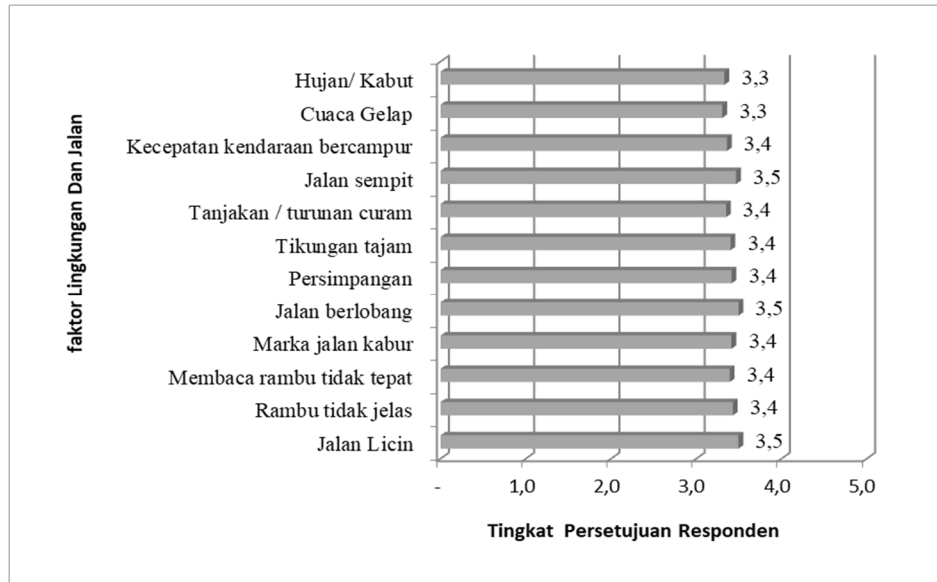
4.3 Penyebab Kecelakaan Ojek Online Faktor Lingkungan dan Jalan

Kecelakaan ojek *online* juga disebabkan oleh faktor lingkungan dan jalan. Kondisi jalan yang bagus tanpa ada lubang dan memenuhi aturan akan mengurangi resiko kecelakaan yang terjadi pada kendaraan. Kelengahan yang timbul dapat disebabkan oleh masalah pribadi yang sedang dialami pengendara, pengguna ponsel saat berkendara, atau sedang berbicara dengan teman yang dibonceng. Lengah dapat mengurangi tingkat ketanggapan dalam menghadapi lalu lintas. Pada kondisi itu tidak dapat mengantisipasi bahaya yang mungkin terjadi saat berkendara menurut (Marsaid, 2013). Pada persepsi ini tingkat persetujuan responden diwakili dalam bentuk angka angka 1 menunjukkan nilai tidak setuju sampai angka 5 menyatakan sangat setuju. Gambar 2 menjelaskan rata-rata tingkat persetujuan faktor lingkungan dan jalan terhadap penyebab kecelakaan pada ojek *online* dengan tingkat persetujuan responden berdasarkan semua faktor penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh lingkungan dan jalan adalah 3,40. Hal ini menunjukkan respon pengguna adalah cukup setuju.

Berdasarkan semua faktor penyebab kecelakaan karena lingkungan dan jalan diatas maka beberapa faktor yang berpotensi besar yaitu:

1. Faktor cuaca gelap sehingga menurunkan penglihatan pengemudi persentase persetujuan respondennya 37% menyatakan respon setuju.

2. Tikungan yang terlalu tajam dilalui persentase persetujuan respondennya 35% menyatakan respon setuju.
3. Adanya persimpangan yang dilalui dalam perjalanan persentase persetujuan respondennya 35% menyatakan respon setuju.
4. Jalan yang dilalui berlubang persentase persetujuan respondennya 32% menyatakan respon setuju.
5. Jalan yang dilalui terlalu sempit persentase persetujuan respondennya 32% menyatakan respon setuju.



Gambar 2. Rata-rata Penyebab Kecelakaan Faktor Lingkungan dan Jalan

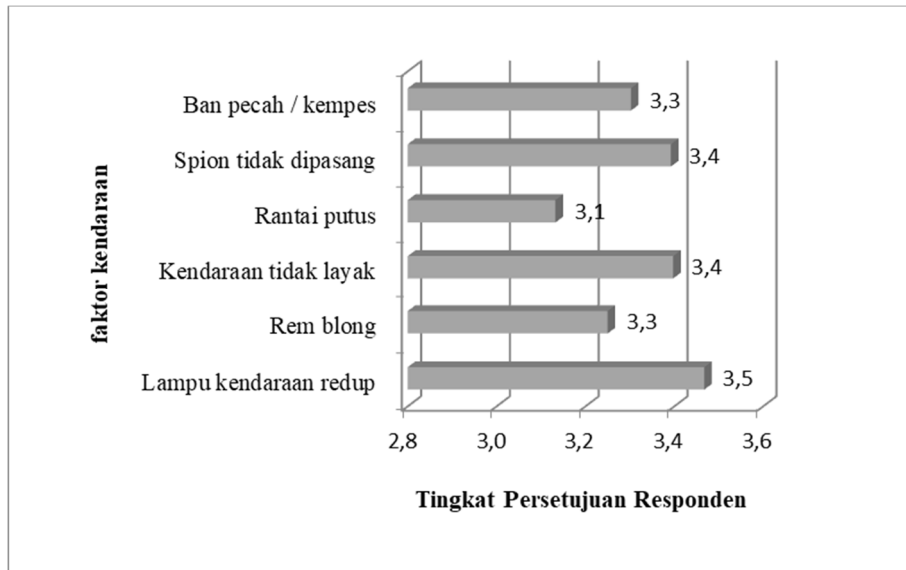
4.4 Penyebab Kecelakaan Ojek Online Faktor Kendaraan

Kecelakaan ini disebabkan oleh kondisi kendaraan yang digunakan. sangat berpengaruh terhadap risiko kecelakaan yang ditimbulkan. Pada persepsi ini tingkat persetujuan responden diwakili dalam bentuk angka maka angka 1 menunjukkan tidak setuju sampai angka 5 menyatakan sangat setuju. Gambar 3 menjelaskan rata-rata tingkat persetujuan faktor kendaraan terhadap penyebab kecelakaan pada ojek *online*. Dengan nilai rata rata tingkat persetujuan responden adalah 3,32. Hal ini menunjukkan respon pengguna adalah cukup setuju. Beberapa faktor kendaraan yang berpotensi besar menimbulkan kecelakaan yaitu:

1. Lampu kendaraan redup persentase persetuju responden 33% menyatakan respon setuju.
2. Kegagalan pengereman persentase persetujuan responden 29% menyatakan respon setuju.
3. Ban pecah persentase persetujuan responden 29% menyatakan respon setuju.
4. Kondisi kendaraan tidak layak dikendarai persentase persetujuan respondennya 27% menyatakan respon setuju.
5. Spion tidak terpasang persentase persetujuan respondennya 26% menyatakan respon setuju.

Berdasarkan data survei 400 responden dilakukan perhitungan dengan menggunakan metode statistik deskriptif pada Microsoft Excel 2013. Distribusi dengan menggunakan metode statistik deskriptif ini dilakukan untuk menentukan tendensi sentral. Oleh karena itu, satu perwakilan dapat diidentifikasi dalam kumpulan data yang ada. Tabel 3 menyajikan faktor-faktor yang dianalisis. Hasil perhitungan mempunyai nilai teratas, nilai terbawah, nilai rerata, serta nilai standar deviasi/varian.

Berdasarkan Tabel 3 disimpulkan nilai rata-rata tingkat persetujuan responden faktor manusia adalah 3,89 yang menyatakan respon setuju, dengan standart deviasinya 1,20. Faktor lingkungan dan jalan tingkat persetujuan respondennya 3,40 menyatakan respon cukup setuju, dengan standart deviasi 1,24. Faktor kendaraan tingkat persetujuan respondennya 3,32 menyatakan respon cukup setuju dengan standar deviasi 1,45. Jadi faktor yang paling tinggi berpengaruh menyebabkan kecelakaan pada ojek *online* menurut persepsi pengguna yaitu faktor manusia.



Gambar 3. Rata-rata Penyebab Kecelakaan Faktor Kendaraan

Tabel 3. Faktor Penyebab Kecelakaan Ojek Online

No	Faktor	N	Mean	Std. Deviasi
1	Faktor manusia	400	3.89	1.20
2	Faktor lingkungan dan jalan	400	3.40	1.24
3	Faktor Kendaraan	400	3.32	1.45

4.5 Pemeriksaan Korelasi/r Faktor Penyebab Kecelakaan Ojek Online

Mengetahui seberapa kuat hubungan dua variable dengan melihat arah hubungan yang terjadi dan diinterpretasikan dalam koefisien korelasi. Perhitungan koefisien korelasi menggunakan program MS. Excel 2013 dapat dilihat pada Tabel 4 berikut.

Tabel 4. Hubungan korelasi antara tingkat cedera dan faktor penyebab kecelakaan

	Y	X1	X2	X3
Y	1.000			
X1	-0.023	1.000		
X2	0.023	0.794	1.000	
X3	0.029	0.695	0.780	1.000

Dimana :

Y : tingkat keparahan cedera

X1 : faktor manusia

X2 : faktor lingkungan dan jalan

X3 : faktor kendaraan

Berdasarkan Tabel 4 disimpulkan bahwa terdapat korelasi antara dua variabel yang ditunjukkan dengan angka signifikan diperoleh kecil dari 0,05. Nilai korelasi tersebut berkisar antara -0.023 sampai 0.029. Variabel yang memiliki korelasi yang sangat kuat yaitu variabel X3 (faktor kendaraan) dengan tingkat cedera, sedangkan korelasi rendah yaitu X1 (faktor manusia) dengan tingkat cedera yang terjadi.

4.6 Alternatif Persamaan Model

1. Persamaan model 1
Dengan persamaan model $Y = \beta_0 + \beta_1 X_1$, maka diperoleh persamaan $y = 1.612 - 0.001x_1$. Dengan nilai koefisien determinasi / R square = 0.001, Significance 0,652, t-Stat $x_1 = -0,451$, P-value $x_1 = 0,652$.
2. Persamaan model 2
Dengan persamaan model $Y = \beta_0 + \beta_1 X_2$, maka diperoleh persamaan $y = 1.445 + 0.002x_2$. Dengan nilai koefisien determinasi / R square = 0.001, Significance 0,647, t-Stat $x_2 = 0,459$, P-value $x_2 = 0,647$.
3. Persamaan model 3
Dengan persamaan model $Y = \beta_0 + \beta_1 X_3$, maka diperoleh persamaan $y = 1.449 + 0.003x_3$. Dengan nilai koefisien determinasi / $R^2 = 0.001$, Significance 0,560, t-Stat $x_3 = 0,584$, P-value $x_3 = 0,560$.
4. Persamaan model 4
Dengan persamaan model $Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_3 X_3$, maka diperoleh persamaan $y = 1.651 - 0.005x_1 + 0.008 x_2$. Dengan nilai koefisien determinasi / R square = 0.005, Significance 0,367, t-Stat $x_1 = 1,341$ dan $x_2 = 1,344$, P-value $x_1 = 0,181$ dan $x_2 = 0,180$.
5. Persamaan model 5
Dengan persamaan model $Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_3 X_3$, maka diperoleh persamaan $y = 1.448 + 0.00003x_2 + 0.003x_3$. Dengan nilai koefisien determinasi / R square = 0.001, Significance 0,844, t-Stat $x_2 = 0,005$ dan $x_3 = 0,361$, P-value $x_1 = 0,996$ dan $x_3 = 0,718$.
6. Persamaan model 6
Dengan persamaan model $Y = \beta_0 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3$, maka diperoleh persamaan $y = 1.448 + 0.00003x_2 + 0.003x_3$. Dengan nilai koefisien determinasi / R square = 0.001, Significance 0,844, t-Stat $x_2 = 0,005$ dan $x_3 = 0,361$, P-value $x_1 = 0,996$ dan $x_3 = 0,718$.
7. Persamaan model 7
Dengan persamaan model $Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3$, maka diperoleh persamaan $y = 1.677 - 0.005x_1 + 0.006x_2 + 0.060x_3$. Dengan nilai koefisien determinasi / R square = 0.006, Significance 0,491, t-Stat $x_1 = -1,441$, $x_2 = 0,811$ dan $x_3 = 0,811$, P-value $x_1 = 0,150$, $x_2 = 0,418$ dan $x_3 = 0,522$.

Dari 7 persamaan komplikasi data persamaan diatas maka dapat ditarik kesimpulan nilai p value > 0,05, nilai F dan Sign > 0,05. Hal Hal ini menandakan tidak ditemukan dampak parsial antar variabel. Maka strategi untuk meningkatkan aspek keselamatan operasional kendaraan ojek *online* sebagai angkutan umum yaitu pengemudi harus berkendara dengan baik, benar dan penuh kehati-hatian sehingga memberikan kenyamanan serta keamanan penuh pada penumpang. Disamping itu kendaraan yang digunakan harus dalam kondisi fisik baik, lengkap, dan berfungsi dengan baik serta penyedia jasa harus menyediakan perangkat canggih bisa memonitoring dan menyediakan fitur lengkap sebagai penunjang keamanan, keselamatan, kenyamanan penumpang serta pengemudinya.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Faktor manusia berpotensi tinggi menyebabkan terjadinya kecelakaan pada penggunaan ojek online menurut persepsi pengguna dibandingkan dengan kondisi cuaca dan jalan serta kendaraan, hal ini terlihat dari 34% responden merasa cemas saat berkendara di tanjakan dan saat pengemudi menyalip atau disalip kendaraan lain, lampu depan yang kurang terang (33%) dan rem yang tidak berfungsi dengan baik (29%) Meskipun tidak ditemukan pengaruh yang menonjol antar variabel, penelitian ini menyimpulkan pengemudi hendaknya mengoperasikan kendaraannya dengan hati-hati untuk menjamin kenyamanan dan keselamatan penumpang. Kendaraan harus dalam kondisi prima dan berfungsi dengan baik serta penyedia layanan transportasi harus menyediakan perangkat canggih guna memantau keselamatan. Kesimpulan penelitian ini menekankan perlunya perhatian lebih terhadap faktor keselamatan dalam operasional layanan

ojek online. Pelatihan rutin bagi pengemudi dan pemeliharaan berkala kendaraan sangat penting untuk mengurangi risiko kecelakaan. Strategi keselamatan yang komprehensif akan meningkatkan persepsi penumpang terhadap keselamatan dan menurunkan angka insiden yang tidak diinginkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriani, S., Putra, R. P. 2023. Persepsi Pengguna Ojek Online terhadap Faktor Keselamatan Penumpang di Wilayah Perkotaan. *JARSP (Jurnal Aplikasi Riset Sains dan Pendidikan)*. 9(2), 45-58.
- Agustin, A. 2017. Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) Di Surabaya. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*. 6(9), 2461-0593.
- Asian Development Bank (ADB). 1996. *Road Safety Guidelines for the Asian and Pacific Region*. Asian Development Bank, Philippines.
- Buana Ilmu Populer. 2017. *Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. BIP.
- Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor*.
- Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2017. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 tentang Taxi Online*.
- Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor*.
- Fauzan, A. M., Putri, Y. A. 2022. Persepsi Pengguna Terhadap Tarif dan Pelayanan Ojek Online di Era Digital. *JARSP*. 8(1), 34-46.
- Ferdila, M., Us, K. A. 2021. Impact Analysis of Online Motorcycle Taxi Transportation on Conventional Motorcycle Taxi's Revenue in Jambi City. *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*. 6(2), 134-142.
- Fitriani, A. A. 2018. *Analisis Perbedaan Pendapatan Ojek Sepeda Motor Berbasis Online di Kota Surabaya*. Skripsi, Universitas 17 Agustus 1945, Surabaya.
- Handayani, S., Widodo, T. R. 2021. Persepsi Pengguna Ojek Online terhadap Kualitas Layanan di Kota Besar. *JARSP (Jurnal Aplikasi Riset Sains dan Pendidikan)*. 7(4), 98-110.
- Herawati. 2014. *Karakteristik Dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia*. Badan Litbang Perhubungan, Jakarta Pusat.
- Kamaludin, R. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Kurniawan, B., Anggraini, D. 2021. Studi Kualitas Keselamatan Penumpang pada Layanan Ojek Online. *JARSP (Jurnal Aplikasi Riset Sains dan Pendidikan)*. 7(1), 78-89.
- Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia. 2018. *Putusan Mahkamah Konstitusi No.14/PUU-XVI/2018 tentang Pengujian Undang-undang terhadap Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945*.
- Marsaid, M., Hidayat, M., Ahsan, A. 2013. Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Journal of Nursing Science Update (JNSU)*. 1(2), 98-112.
- Nasution, M. N. 1999. *Memprediksi Angkutan Laut Penyeberangan*. Aksara Baru, Jakarta.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., Mathers, C.. 2004. *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization, Geneva.
- Pemerintah Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun. 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*.
- Pramesti, T. 2015. *Apakah Perusahaan Aplikasi Ojek Harus Berizin Perusahaan Angkutan Umum*. hukumonline.com

- Rahmawati, L., Setiawan, H. 2019. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Persepsi Pengguna Ojek Online Terhadap Keamanan dan Kenyamanan. *JARSP (Jurnal Aplikasi Riset Sains dan Pendidikan)*. 5(2), 56-70.
- Sari, D. P., Nugroho, A. 2020. Analisis Persepsi Pengguna Terhadap Fitur Keselamatan di Aplikasi Ojek Online. *JARSP*. 6(3), 123-135.
- Soesilo, N. 1999. *Ekonomi, Perencanaan dan Manajemen Kota*. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia, Jakarta
- Suryanto, A., Mulyadi, H. 2022 . Analisis Persepsi Pengguna Ojek Online Mengenai Keselamatan Penumpang di Indonesia. *JARSP*. 8(3), 123-134.