

PENGARUH KEBIASAAN BERKENDARA TERHADAP PERILAKU BERKENDARA DAN ATRIBUT BERKENDARA DRIVER OJEK ONLINE (STUDI KASUS)

Novie Susanto^{*}, Esa Akhmad Mujahidin, Siswanto

Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro
Jl. Prof. H. Soedarto, SH, Kampus Undip Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

(Received: August 12, 2020/ Accepted: October 22, 2020)

Abstrak

Ojek online hadir ditengah banyaknya jumlah sepeda motor dengan melihat peluang bisnis ojek online. Jumlah kendaraan bermotor tiap tahunnya yang semakin meningkat menyebabkan jumlah kecelakaan yang terjadi dari tahun ke tahun juga ikut mengalami peningkatan. Menganalisis hubungan antara kebiasaan berkendara terhadap perilaku berkendara dan atribut berkendara merupakan langkah pencegahan kecelakaan pada driver ojek online. Penelitian ini menggunakan metode PLS (Partial Least Square) untuk menganalisis hubungan antara variabel kebiasaan berkendara terhadap perilaku dan atribut berkendara. Berdasarkan hasil pengujian dari metode PLS didapatkan kebiasaan berkendara memiliki hubungan signifikan dengan t-stat 4,584 terhadap atribut berkendara. Variabel kebiasaan berkendara memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku berkendara dengan t-stat 64,533. Perilaku berkendara memiliki hubungan yang signifikan terhadap atribut berkendara dengan nilai t-stat 3,567.

Kata kunci: kebiasaan berkendara; perilaku berkendara; atribut berkendara; PLS; online ojek

Abstract

[THE EFFECT OF DRIVING HABITS TO DRIVING BEHAVIOR AND DRIVING ATTRIBUTE OF ONLINE MOTORCYCLE TAXI DRIVERS (A CASE STUDY)] Online motorcycle taxi comes in the middle of the number of motorbikes by looking at the motorcycle taxi business opportunities online. The number of vehicles that are increasing every year which increases causing the number that occurs from year to year which also increases. Analyzing the relationship between driving while traffic and the attribute of riding traffic towards OJEK ONLINE drivers is one of effort to decrease the number of accidents. This study uses the PLS (Partial Least Square) method to analyze the relationship between driving habits variables on driving behavior and attributes. Based on the test results of the PLS method, it is showed that driving habits have a significant relationship with the t-stat 4,584 to the driving attributes. The driving habits variable has a significant relationship to driving behavior with t-stat 64,533. Driving behavior has a significant relationship to driving attributes with a t-stat value of 3.567.

Keywords: driving habits; driving behavior; driving attributes; PLS; online motorcycle taxi

1. Pendahuluan

Transportasi merupakan sarana yang sangat dibutuhkan pada zaman sekarang, karena dengan adanya transportasi pekerjaan menjadi efektif dan membantu pekerjaan sehari-hari (Rifaldi, 2016). Penggunaan sepeda motor untuk mobilitas harian sangatlah efektif dibandingkan kendaraan lainnya (Wijayanti, 2017). Transportasi juga ikut mengalami perkembangan dari segi teknologi, dengan maraknya

sekarang ini model transportasi *online* pada kota-kota besar di Indonesia termasuk Kota Semarang. Ojek *online* dapat dengan mudah dipesan konsumen secara *online* melalui aplikasi android dan iOS (Amajida, 2016).

Data yang dimuat BPS (2018) yang bersumber pada KORLANTAS pada tahun 2015 untuk jumlah kendaraan sepeda motor yaitu 98.881.267 unit. Pada tahun 2016 data jumlah sepeda motor di Indonesia naik menjadi 105.150.082 unit. Data jumlah sepeda motor tertinggi pada tahun 2017 sebanyak 113.030.793 unit. Dapat disimpulkan bahwa jumlah kendaraan sepeda motor dari tahun ke tahun di

*Penulis Korespondensi.
E-mail: nophie.susanto@gmail.com

Indonesia terus meningkat, yang puncaknya pada tahun 2017 sebesar 113.030.793 unit.

Tidak lepas dari volume sepeda motor di jalanan Indonesia, kasus kecelakaan yang menimpa sepeda motor juga menjadi masalah yang disoroti. Berdasarkan data yang tersedia di situs KORLANTAS POLRI pada tahun 2017 telah terjadi kecelakaan sepeda motor sebesar 37.304 kasus di Indonesia. Pada tahun 2018 terdapat 37.070 kasus kecelakaan sepeda motor di Indonesia. Pada kasus di atas pengemudi OJEK *ONLINE* juga termasuk dalam kasus kecelakaan tersebut. Masih menurut data KORLANTAS POLRI menyatakan kecelakaan terjadi umumnya disebabkan karena 2 hal sebagai berikut:

1. Karena pengemudi mengemudi tidak wajar (melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan sehingga mengganggu konsentrasi dalam mengemudi di jalan).
2. Karena pengemudi melanggar batas kecepatan minimum dan maksimum.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan *driver* ojek *online* rata-rata waktu mengemudi selama 3 sampai 3,5 jam selama sehari, tergantung pencapaian *driver* pada hari itu atau tergantung pada fisik masing-masing *driver* dalam bekerja. *Driver* terbagi menjadi dua yaitu bekerja penuh pada ojek *online* atau paruh waktu. *Driver* ojek *online* biasanya menggunakan *smartphone* untuk melakukan layanan, yang berisi aplikasi ojek *online driver*. Dalam aplikasi ini *driver* dapat menerima pesanan dari konsumen dan selanjutnya *driver* bisa melayani konsumen tergantung layanan yang diinginkan.

Faktor lingkungan berpengaruh pada kebiasaan berkendara yang di pelajari dari lingkungannya. Ketika lingkungan mendukung untuk pro terhadap *responsibility riding* maka individu tersebut akan mensukseskan program tersebut dan sebaliknya. Faktor lingkungan yang paling mempengaruhi perkembangan psikologi pengemudi adalah moral kelompok komunitas atau kelompok bermain (Hakim & Nuqul, 2011). Atribut adalah kelengkapan yang harus dipakai atau digunakan pengendara sepeda motor. Pengendara sepeda motor dilindungi oleh pakaian dan perlengkapan pengamanan yang langsung dipakai di badannya, helm, sepatu, atau perlengkapan pelindung. Hanya helm yang mempunyai kemampuan untuk mendistribusikan transmisi energi dan mengurangi intensitas benturan pada kepala (Rompis dkk, 2016).

Menurut Haryanto (2016) mengemukakan bahwa insiden tertinggi pada kecelakaan bermotor pada kalangan pengendara laki-laki muda terkait dengan perilaku pengambilan risiko mereka. Perilaku yang berisiko saat berkendara sangat berpengaruh pada kegiatan berkendara pengemudi. Perilaku tersebut dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor.

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan di atas dapat ditinjau lebih dalam apakah terdapat pengaruh perilaku berkendara dan atribut berkendara

terhadap kebiasaan berkendara berpengaruh kepada *driver* ojek *online*. Dari kajian tersebut dapat dibuktikan apakah hasil penelitian sebelumnya yang dijadikan variabel dalam penelitian ini dapat diterima dan dapat diketahui apakah variabel yang berpengaruh secara signifikan pada kebiasaan berkendara. Dikarenakan penelitian ini bertujuan untuk menguji efek prediksi antar variabel laten untuk menilai apakah ada hubungan atau pengaruh yang kuat antar variabel laten tersebut serta variabel yang digunakan dalam penelitian ini merupakan variabel laten yang tidak bisa diukur secara langsung, sehingga dalam penelitian ini digunakan metode analisa berupa *Partial Least Square* (PLS).

2. Metode Penelitian

Metode penelitian dijadikan sebagai acuan dasar dalam menguraikan tahap – tahap penelitian yang dilakukan. Metode yang digunakan adalah PLS yang dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

1. Merancang model struktural (*inner model*)
2. Merancang model pengukuran (*outer model*)
3. Membuat diagram jalur (*path diagram*)
4. Mengkonversi diagram jalur ke dalam persamaan dan mengestimasi parameter
5. Melakukan evaluasi model pengukuran (*outer model*)
6. Melakukan evaluasi model struktural (*inner model*)
7. Melakukan uji hipotesis

Responden penelitian ini adalah 82 pengemudi ojek *online* di area Kota Semarang. Penelitian ini menggunakan kuesioner untuk pengambilan data perilaku berkendara pengendara ojek *online*. Berdasarkan model konseptual Pangeran dkk (2016) ada tiga variabel dengan beberapa pengaruh antar variabel. Variabel dalam model konseptual penelitian ini dapat dilihat pada **Gambar 1**.

Hipotesis penelitian dapat disusun sebagai berikut:

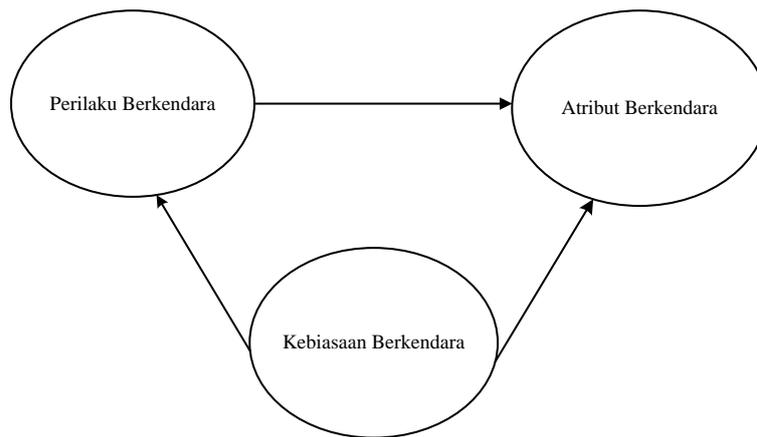
- Hipotesis 1: Kebiasaan berkendara memiliki hubungan positif pada perilaku berkendara.
- Hipotesis 2: Perilaku berkendara memiliki hubungan positif pada atribut berkendara.
- Hipotesis 3: Kebiasaan berkendara memiliki hubungan positif pada atribut berkendara

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah perilaku berkendara dan atribut. Sedangkan variabel independen dalam penelitian ini adalah kebiasaan berkendara. Setiap variabel pada penelitian ini terdapat beberapa indikator pertanyaan yang selanjutnya dicantumkan data kuesioner. Untuk melihat variabel beserta indikator-indikator pertanyaannya dapat dilihat pada Lampiran.

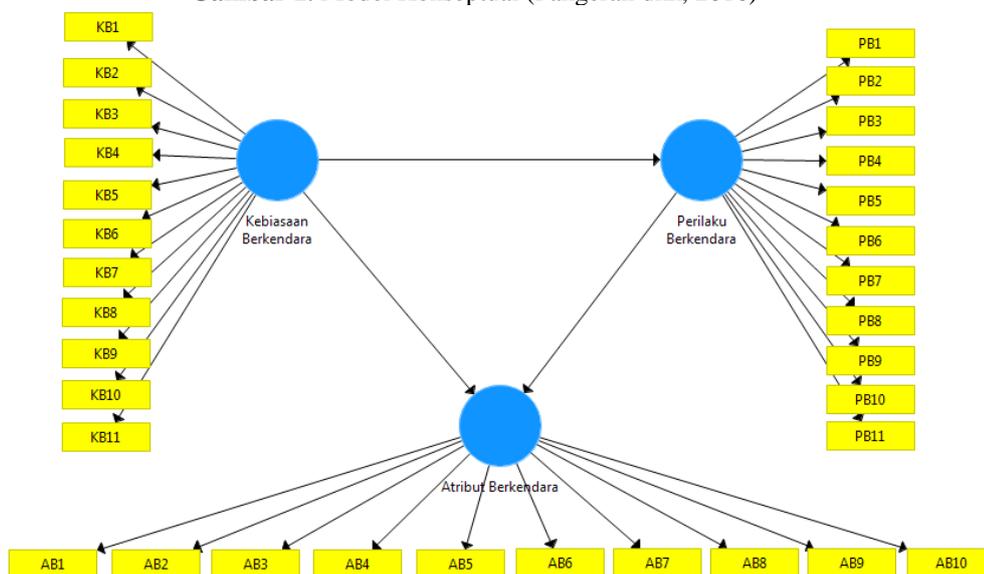
3. Hasil Dan Pembahasan

3.1 Pengujian Kuesioner

Penelitian ini menggunakan kuesioner penelitian dengan jumlah responden 84 orang yang



Gambar 1. Model Konseptual (Pangeran dkk, 2016)



Gambar 2. Diagram Jalur Keseluruhan Model

diolah untuk dilakukan pengujian validitas dan reliabilitas dengan menggunakan SPSS 16.0.

3.1.1 Uji Validitas

Uji validitas menggunakan korelasi Bivariate Pearson atau *product moment*, dengan membandingkan r hitung dengan r tabel, dimana r hitung lebih besar dari r tabel (Fridayanthie, 2016). Hasil uji validitas menunjukkan semua indikator valid (nilai *corrected item-total correlation* > r tabel 0,213).

3.1.2 Uji Reliabilitas

Menurut Fridayanhie (2016), reliabilitas adalah tingkat seberapa besar pengukuran terhadap kuesioner yang stabil dan konsisten. Reliabilitas menunjukkan akurasi dan ketepatan dari pengukurannya. Seluruh variabel mempunyai nilai koefisien Cronbach's alpha > 0.6, maka dapat disimpulkan instrumen pernyataan kuesioner penelitian pada tiap variabel-variabelnya reliabel, sehingga bisa digunakan untuk mengukur indikator dalam kuesioner penelitian.

3.2 Pengolahan Partial Least Square (PLS)

Menurut Ghozali (2008), pengolahan data pada PLS memiliki 2 tahap untuk menilai Fit Model di suatu penelitian. Tahapan tersebut termasuk tahap analisis

terhadap model struktural. Untuk menggunakan teknik analisa data dengan SmartPLS terdapat 3 kriteria yang bertujuan menilai validitas dan reliabilitas diantaranya yaitu *convergent validity*, *discriminant validity* dan *composite reliability*.

3.2.1 Diagram Alur (Path Diagram) Keseluruhan

SmartPLS dapat mengidentifikasi masalah untuk model yang memiliki hubungan satu arah variabel saja, namun tidak dapat melakukan identifikasi masalah model yang memiliki hubungan timbal balik antar variabelnya. Model keseluruhan pada PLS yang menggambarkan hubungan antar variabel dependen maupun independen dengan indikator atau dengan nama lain variabel manifes di dalamnya. Gambar 2 merupakan gambaran model antar variabel dalam penelitian ini.

3.2.2 Pengujian Model Pengukuran (Outer Model)

Outer Model (Model Pengukuran) adalah sebuah model yang memperlihatkan masing-masing blok indikator yang berhubungan dengan variabel latennya meliputi uji *convergent validity*, *discriminant validity* dan uji *composite reliability*.

a. Uji Convergent Validity

Model pengukuran Convergent Validity menggunakan indikator yang reflektif untuk ditentukan nilainya berdasarkan korelasi antar item skor yang diestimasi menggunakan *software* SmartPLS. Menurut Ghozali (2008) untuk melakukan penelitian awal dari pengembangan skala pengukuran nilai *Outer Loading* antara 0,5 hingga 0,6 dianggap cukup memenuhi kriteria. Berdasarkan **Tabel 1** diperoleh dari 3 variabel semua indikator di dalamnya memenuhi syarat semua, sehingga tidak ada indikator yang dikeluarkan dari penelitian.

Tabel 1. Nilai *Outer Loading*

Variabel	Indikator	<i>Outer Loading</i>
Kebiasaan Berkendara	KB1	0.771
	KB2	0.821
	KB3	0.813
	KB4	0.784
	KB5	0.785
	KB6	0.814
	KB7	0.784
	KB8	0.810
	KB9	0.816
	KB10	0.695
	KB11	0.611
Perilaku Berkendara	PB1	0.650
	PB2	0.646
	PB3	0.714
	PB4	0.625
	PB5	0.701
	PB6	0.664
	PB7	0.580
	PB8	0.615
	PB9	0.672
	PB10	0.787
	PB11	0.679
Atribut Berkendara	AB1	0.676
	AB2	0.746
	AB3	0.675
	AB4	0.614
	AB5	0.650
	AB6	0.671
	AB7	0.725
	AB8	0.588
	AB9	0.636
	AB10	0.666

b. Uji Discriminant Validity

Uji ini mengukur seberapa besar suatu konstruk benar-benar mempunyai perbedaan dari konstruk lainnya. *Discriminant validity* pada SmartPLS juga dapat melihat *Cross Factor Loading*. *Output* dari *discriminant validity* yang lebih besar memberikan bukti bahwa sebuah konstruk mampu memberikan fenomena yang diukur. Nilai *Cross Factor Loading* berdasarkan **Tabel 2** pada tiap konstruk memiliki nilai *cross factor loading* lebih tinggi pada semua indikator pada masing-masing variabel terhadap variabel itu

sendiri dibandingkan dengan nilai *cross factor loading* pada indikator variabel lainnya.

Tabel 2. Nilai *Cross Factor Loading*

Indikator	<i>Discriminant Validity</i>		
	Atribut Berkendara	Kebiasaan Berkendara	Perilaku Berkendara
AB1	0.676	0.662	0.571
AB2	0.746	0.674	0.683
AB3	0.675	0.627	0.607
AB4	0.614	0.542	0.521
AB5	0.650	0.565	0.523
AB6	0.671	0.585	0.679
AB7	0.725	0.632	0.708
AB8	0.588	0.508	0.500
AB9	0.636	0.618	0.537
AB10	0.666	0.612	0.608
KB1	0.709	0.771	0.634
KB2	0.769	0.821	0.739
KB3	0.750	0.813	0.742
KB4	0.713	0.784	0.681
KB5	0.746	0.785	0.789
KB6	0.721	0.814	0.720
KB7	0.717	0.784	0.729
KB8	0.767	0.810	0.778
KB9	0.743	0.816	0.737
KB10	0.553	0.695	0.654
KB11	0.488	0.611	0.512
PB1	0.549	0.607	0.650
PB2	0.562	0.620	0.646
PB3	0.622	0.629	0.714
PB4	0.571	0.595	0.625
PB5	0.617	0.648	0.701
PB6	0.606	0.640	0.664
PB7	0.474	0.533	0.580
PB8	0.605	0.565	0.615
PB9	0.619	0.588	0.672
PB10	0.673	0.671	0.787
PB11	0.671	0.585	0.679

c. Uji Composite Reliability

Composite reliability adalah pengujian reliabilitas model untuk menjelaskan pengukuran suatu konstruk. Konstruk yang memiliki reliabilitas yang tinggi memiliki nilai *Composite Reliability* (CR) lebih besar dari 0,7. Selain itu, juga dapat dilihat dari nilai *Cronbach Alpha* dengan nilai lebih besar dari 0,6. Untuk melihat *Composite Reliability* dapat dilihat pada **Tabel 3**.

3.2.3 Pengujian Model Struktural (Inner Model)

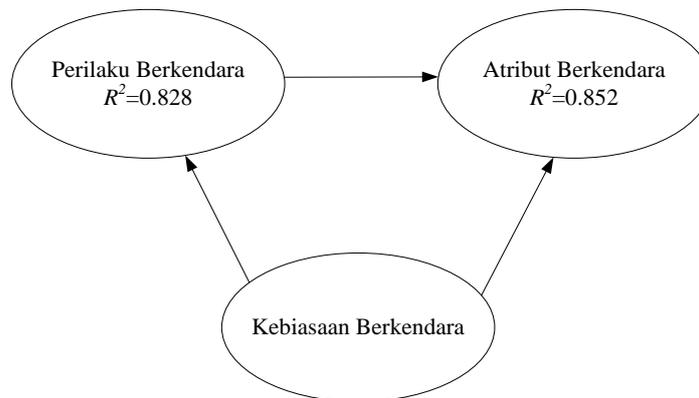
Model Struktural adalah model yang menghubungkan antar variabel atau dapat dikatakan hubungan antara variabel eksdogen dan variabel endogen. Evaluasi pada pengujian ini dapat dilihat melalui nilai koefisien determinasi (R^2), nilai Q^2 dan effect size (f^2). Untuk mengetahui hasil evaluasi *inner model* hubungan antara variabel perilaku berkendara, atribut berkendara dengan kebiasaan berkendara dapat dilihat pada hasil dari R^2

Tabel 3. Hasil Uji *Composite Reliability*

Variabel	Cronbach's Alpha	Cut Off Value	Composite Reliability	Cut Off Value
Atribut Berkendara	0.86	0.6	0.888	0.7
Kebiasaan Berkendara	0.933	0.6	0.943	0.7
Perilaku Berkendara	0.875	0.6	0.898	0.7

Tabel 4. Hasil Nilai *R-Square*

Variabel	R Square	R Square Adjusted
Atribut Berkendara	0.852	0.849
Perilaku Berkendara	0.828	0.826



Gambar 3. Nilai *R Square* Model

a. Koefisien Determinasi (R^2)

Evaluasi *inner model* dilakukan untuk melihat hubungan antara variabel laten dan konstruk. Dalam PLS, melihat nilai R^2 dari setiap variabel dependen dimana perubahan R^2 dapat digunakan untuk menilai pengaruh variabel laten independen terhadap variabel laten dependen apakah mempunyai pengaruh yang substantif. Pengukuran dilakukan dengan melihat nilai R^2 sebesar 0,67 mengindikasikan model baik, nilai 0,33 mengindikasikan model moderat dan nilai 0,19 mengindikasikan model lemah (Chin, 1998). Hasil nilai koefisien determinasi dapat dilihat pada **Tabel 4.**

Dari hasil nilai R^2 dari **Gambar 3**, variabel atribut berkendara mempunyai nilai R^2 yaitu 0.852, dapat diartikan bahwa nilai R^2 dari variabel tersebut dapat dijelaskan oleh variabel perilaku berkendara dan kebiasaan berkendara sebesar 85.2%. Sedangkan untuk variabel perilaku berkendara memiliki nilai R^2 sebesar 0.828 yang dapat diartikan juga bahwa variabel perilaku berkendara dapat dijelaskan sebesar 82.8% dengan variabel kebiasaan berkendara.

b. Prediktif Relevansi (Q^2)

Nilai Q-square (Q^2) digunakan untuk mengukur seberapa baik nilai observasi yang dihasilkan oleh model dan juga estimasi parameternya. Nilai $Q^2 >$

0 menunjukkan model memiliki prediktif relevansi (Chin, 1998).

$$Q^2 = 1 - (1 - R_1^2)(1 - R_2^2) \dots \dots \dots 1$$

$$Q^2 = 1 - (1 - 0.852)(1 - 0.828) = 0.975 \dots 2$$

Dengan nilai Q^2 sebesar 0.975 maka dapat dikatakan bahwa model memiliki prediktif relevansi yang baik.

c. Goodness of Fit (GoF) Index

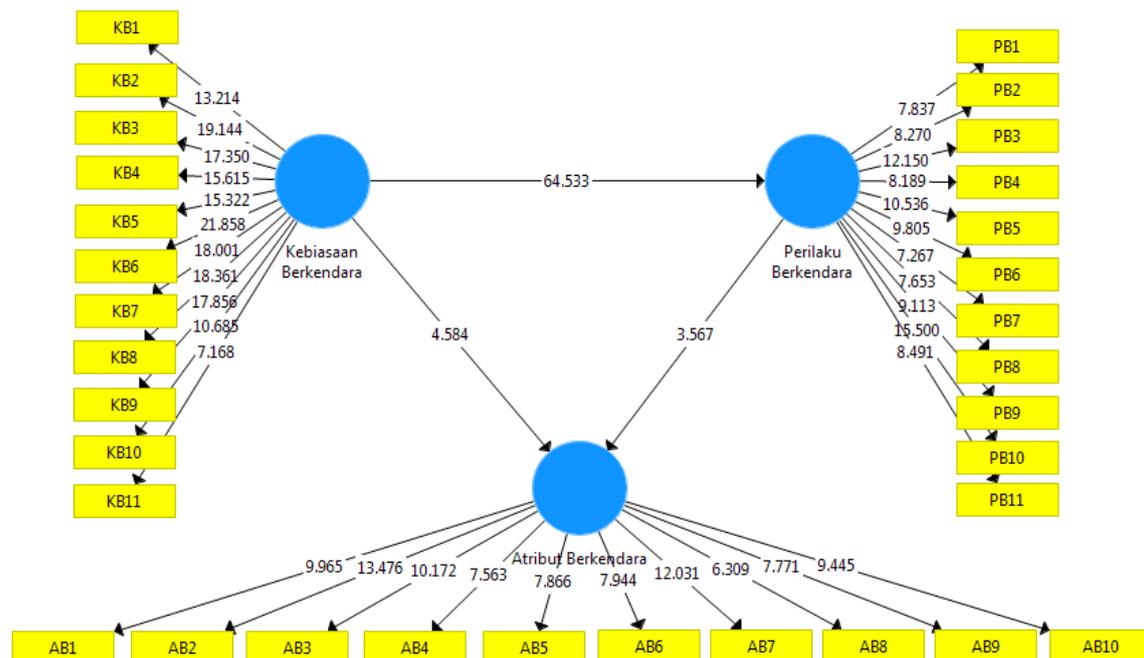
Goodness of Fit berguna untuk mengevaluasi model struktural dan melakukan pengukuran secara keseluruhan. Hasil perhitungan untuk menentukan GoF diperoleh perhitungan sebagai berikut (Tenehaus, 2005).

$$\begin{aligned} \sqrt{GoF} &= \sqrt{AVE \times R^2} = \sqrt{GoF = AVE \times R^2} \\ &= \sqrt{0.497 \times 0.840} = 0.646 \end{aligned}$$

Dari hasil *Goodness of fit* diatas dapat dikatakan model nilainya lebih dari 0,35 yaitu dengan nilai *GoF* 0,646.

3.2.4 Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis dilakukan dengan metode *rsampling bootstrap* dengan minimum banyaknya *bootstrap* sebanyak 5000 dan jumlah kasus harus sama dengan jumlah observasi pada sampel asli. Pengujian dilakukan dengan t-test. Hipotesis dilakukan dengan t_{stat} dengan t_{tabel} . Jika diperoleh statistik t lebih besar dari nilai kritis z pada two-tailed pada taraf signifikansi 5% dengan nilai t-tabel sebesar 1,96 maka



Gambar 4. Hasil Pengolahan Diagram Alur Keseluruhan

Tabel 5. Hasil Uji Hipotesis

	<i>Original Sample</i>	<i>Sample Mean</i>	<i>Standard Deviation</i>	<i>T Stat</i>	<i>P Values</i>
Kebiasaan Berkendara → Atribut Berkendara	0.529	0.521	0.115	4.584	0,000
Kebiasaan Berkendara → Perilaku Berkendara	0.910	0.915	0.014	64.533	0,000
Perilaku Berkendara → Atribut Berkendara	0.415	0.427	0.116	3.567	0,000

dapat disimpulkan bahwa koefisien jalur signifikan dan sebaliknya. Hasil uji hipotesis pada PLS dapat dilihat pada Gambar 4.

Pada Tabel 5 berikut merupakan penjabaran dari hasil uji hipotesis pada nilai taraf signifikan 5% dengan *t-stat* sebesar dari nilai *path coefficient* dari setiap variabel laten dan model struktural.

a. Pengujian Hipotesis 1

Hipotesis kedua (H1) merumuskan bahwa hipotesis ini mendapatkan nilai *t-stat* sebesar 64,533 lebih besar dari *t-tabel* yakni 1,96 pada taraf signifikan 5% sehingga dapat disimpulkan adanya kebiasaan berkendara berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku berkendara dengan nilai *original sample* 0.910. Dilihat dari nilai *original sample* kebiasaan berkendara berpengaruh langsung pada perilaku berkendara sebesar 0.910 adalah positif (**H1 diterima**). Berdasarkan batas nilai yang telah ditentukan, hasil pengolahan dengan PLS dapat disimpulkan bahwa hipotesis ini dapat diterima sebab diprediksi adanya pengaruh yang signifikan positif antara kebiasaan berkendara terhadap atribut berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Pangeran dkk (2016) yang menyatakan bahwa adanya kebiasaan berkendara berpengaruh

signifikan terhadap atribut berkendara. Kebiasaan berkendara dianggap sebagai hal penting dalam berkendara untuk terciptanya keselamatan pengemudi khususnya *driver* ojek *online*. Selain itu perilaku berkendara hal paling dominan antara interaksi *driver* dengan pengguna jalan lain.

b. Pengujian Hipotesis 2

Hipotesis pertama (H2) merumuskan bahwa hipotesis ini mendapatkan nilai *t-stat* sebesar 4,584 lebih besar dari *t-tabel* yakni 1,96 pada taraf signifikan 5% sehingga dapat disimpulkan adanya kebiasaan berkendara berpengaruh secara signifikan terhadap atribut berkendara dengan nilai *original sample* 0,529. Dilihat dari nilai *original sample* kebiasaan berkendara berpengaruh langsung pada atribut berkendara sebesar 0.529 adalah positif (**H2 diterima**). Berdasarkan batas nilai yang telah ditentukan, hasil pengolahan dengan *partial least square* dapat disimpulkan bahwa hipotesis ini dapat diterima sebab diprediksi adanya pengaruh yang signifikan positif antara kebiasaan berkendara terhadap atribut berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Pangeran dkk (2016) yang menyatakan bahwa adanya kebiasaan berkendara berpengaruh signifikan terhadap atribut berkendara. Kedua

variabel ini memang sangat berpengaruh dalam hal berkendara. Kebiasaan berkendara *driver* sangat menjadi hal penting untuk menjaga keselamatan berkendara. Sedangkan atribut berkendara untuk *driver* ojek *online* adalah peralatan berkendara untuk mengurangi kontak dengan benda lain pada saat berkendara, sekaligus komponen peringatan pada motor dan kelengkapan surat berkendara.

c. Pengujian Hipotesis 3

Hipotesis ketiga (H3) merumuskan bahwa hipotesis ini mendapatkan nilai *t-stat* sebesar 3.567 lebih besar dari *t-tabel* yakni 1,96 pada taraf signifikan 5% sehingga dapat disimpulkan adanya perilaku berkendara berpengaruh secara signifikan terhadap atribut berkendara dengan nilai *original sample* 0.415. Dilihat dari nilai *original sample* perilaku berkendara berpengaruh langsung pada atribut berkendara sebesar 0.415 adalah positif (**H3 diterima**). Berdasarkan batas nilai yang telah ditentukan, hasil pengolahan dengan *partial least square* dapat disimpulkan bahwa hipotesis ini dapat diterima sebab diprediksi adanya pengaruh yang signifikan positif antara perilaku berkendara terhadap atribut berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Pangeran dkk (2016) yang menyatakan bahwa adanya perilaku berkendara berpengaruh signifikan terhadap atribut berkendara. Perilaku berkendara pada *driver* ojek *online* yang mematuhi peraturan berkendara dan lalu lintas serta melengkapi atribut berkendara untuk mewujudkan keselamatan berkendara.

3.2.5 Usulan Perbaikan

Usulan perbaikan yang diterapkan oleh *driver* ojek *online* berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan perbedaan signifikan pada variabel penelitian adalah:

1. Memberi edukasi tentang *safety riding* untuk meningkatkan kesadaran *driver* dalam kebiasaan berkendara untuk terciptanya keselamatan berkendara.
2. Melengkapi surat-surat kelengkapan berkendara dan memakai perlengkapan keselamatan berkendara.
3. Mematuhi peraturan lalu lintas berkendara sepeda motor dan menghormati sesama pengendara motor atau pengguna jalan lainnya.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah kebiasaan berkendara memiliki hubungan yang signifikan terhadap atribut berkendara dengan nilai *t-stat* 4.584. Kebiasaan berkendara memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku berkendara dengan nilai *t-stat* 64,533. Perilaku berkendara memiliki hubungan yang signifikan terhadap atribut berkendara dengan nilai *t-stat* 3,567. Rekomendasi yang diberikan kepada *driver* ojek *online* adalah *driver* dapat mengurangi kebiasaan berkendara yang mengganggu

konsentrasi berkendara seperti mematuhi peraturan lalu lintas. *Driver* dapat mengurangi perilaku berkendara yang dapat membahayakan diri sendiri ataupun membahayakan keselamatan pengguna jalan lain seperti mengatur kecepatan berkendara. Pengendara juga harus menghormati pengguna jalan lain dengan tujuan mengedepankan keselamatan berkendara. *Driver* memeriksa kelengkapan berkendara, antara lain alat pelindung diri seperti helm, sarung tangan, masker, dan kacamata hitam. Selain itu memeriksa dan memastikan kalau lampu depan dan lampu belakang motor menyala dengan baik. Memastikan spion menghadap sesuai arah penglihatan *driver*. Pada hal ini atribut berkendara dapat melindungi tubuh dari kontak langsung dengan benda asing saat berkendara. Untuk melengkapi surat-surat berkendara dapat memastikan apakah sepeda motor dan surat ijin mengendarai secara *legal* dapat dipertanggung jawabkan.

5. Daftar Pustaka

- Abojaradeh, M., Jew, B. dan Ababsah, H. (2014). The effect of Driver Behavior Mistakes in Traffic Safety. *Civil and Environmental Research*. 6(1). 39-54.
- Alonso, F., Esteban, C., Useche, S. & Faus, M. (2017). Smoking while driving: Frequency, Motives, Perceived Risk and Punishment. *World Journal of Preventive Medicine*, 2017, 5 (1). 1-9.
- Amajida, F. D. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "GO-JEK" di Jakarta. *Informasi Kajian Ilmu Komunikasi*, 46, 115-128.
- Bener, A., Yildirim, E., Ozkan, T. and Lajunen, T. (2017). Driver sleepiness, fatigue, careless behaviour and risk of motor vehicle crash and injury: Population based case and control study. *Journal of Traffic and Transportation Engineering* 2017. 4(5). 496-502.
- Chin, W. W. (1998). *The partial least squares approach to structural equation modeling*. *Modern methods for business research*, 295-336.
- Erdogan, M.O., Sogut, P., Colak, S., Ayhan, H., Afacan, M.A., and Satilmis, D. (2013). Roles of Motorcycle Type and Protective Clothing in Motorcycle Crash Injuries. *Emergency Medicine International*. Article ID 760205. <https://doi.org/10.1155/2013/760205>
- Fridayanthie, E. W. (2016). Analisa Sistem Informasi Upload Promosi Harga Menggunakan SAP Terhadap Kepuasan Pengguna pada PT Hero Supermarket Tbk. *Jurnal Khatulistiwa Informatika*, 4, 30-43.
- Ghozali, I. (2008). *Model Persamaan Struktural Konsep dan Aplikasi dengan Program Amos 16.0*. Semarang: Badan Penerbit UNDIP. Hakim & Nuqul, 2011

- Hakim, L., & Nuqul, F. L. (2011). Analisa Sikap Terhadap Aturan Lalu Lintas Pada Komunitas Bermotor. *Jurnal Psikologi Indonesia*, VIII, 93-103.
- Handayani, D., Laksono, D.E dan Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja dengan Studi Kasus Pelajar SMA Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*. 1(1). 64-70
- Haryanto, H.C. (2016). Keselamatan dalam Berkendara: Kajian Terkait dengan Usia dan Jenis Kelamin pada Pengendara. *INQUIRY Jurnal Ilmiah Psikologi Vol. 7 No.2, Desember 2016*. 92-106.
- Horswill, M.S. dan Helman, S. (2003). A behavioural comparison between motorcyclist and a matched group of non-motorcycling car drivers: factors influencing accident risk. *Accid Anal Prev*. 2003 35. 589-597.
- Laksmi, A.H.M dan Wahyudi, A. (2017). Rasionalitas pengguna jasa calo dalam pengurusan SIM baru di Polres Sidoarjo. *Paradigma* 5(1). 1-7.
- Maharshak, I. and Avisar, R. (2009). Bilateral primary pterygia: an occupational disease?. *Arch. Environ. Occup. Health*. 64. 137-140.
- Moskal, A., Martin, J-L. and Laumon, B. (2012). Risk factors for injury accidents among moped and motorcycle riders. *Accident; analysis and prevention* 49. 5-11.
- Ozkan, T., Lajunen, T., Dugruyol, B., Yildirim, Z. & Coymak, A. (2012). Motorcycle accidents, rider behavior and psychological models. *Accid Anal Prev*. 2012. 49. 124-132.
- Pamungkas, N.S. (2014). Mengenal perilaku pengendara kendaraan dalam upaya mencegah kecelakaan di jalan raya. *Teknis* 9(1). 1-13.
- Pangeran, Kusuma, & Setiawan. (2016). Pengaruh Karakteristik Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor terhadap Aspek Keselamatan Berkendara. *Jurnal Dimensi Pratama Teknik*. 5(1). 1-7.
- Poei, E.P dan Anusanto, D. (2016). Perilaku Berlalu lintas yang mendukung keselamatan di jalan raya. *Jurnal Teknik Sipil* 14(1). 10-19.
- Qi, W., Wen, H., Wu, Y and Qin, L. (2017). Effect of urban traffic congestion on driver's lane-changing behavior. *Advances in Mechanical Engineering*. 9(9). 1-12.
- Rifaldi, K. S. (2016). Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi *Online OJEK ONLINE* Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/i Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta. 13, 121-128.
- Rompis, A., Mallo, J., & Tomuka, D. (2016). Kematian Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Kota Tomohon Tahun 2012-2014. *Jurnal e-Clicnic (eCl)*, 88-97.
- Sibarani, S dan Risdayati. (2016). Pelanggaran peraturan lalu lintas oleh pengendara motor roda dua di wilayah Polisi Setor Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu. *JOM FISIP* 3(2). 1-14.
- UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 77 ayat (1)
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D. & Robertson, R. (2008). Fatigue and drowsy driving: A Survey of attitudes, opinions and behaviors. *Journal of Safety Research*, 39. 303-309.
- Vindenes, V. Jordbru, D., Knapskog, A-B., Moland, J. (2011). Impairments based legislative limits for driving under the influence of non-alcohol drugs in Norway. *Forensic science international* 219 (1-3). 1-11.
- Wijayanti, C. W. (2017). Citra Mahasiswa Menggunakan Kendaraan: Studi Fenomenologi Mahasiswa UNS dalam Membangun Citra Menggunakan Kendaraan Sepeda Motor. *Jurnal Analisa Sosiologi*. 91-106.
- Wulandari, S., Jayanti, S. & Widjasena, B. (2017). Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman (*safety riding*) pada kurir pos sepeda motor di PT. POSINDONESIA cabang Erlangga Semarang 2017. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* 5(5). 346-355.
- Zamani, M. (2019). Awareness and Attitudes toward the Safety of Motorcyclist: A Training Approach. *Journal of Health Management and Informatics*. 6(1). 15-21
- <http://korlantas.polri.go.id/statistik-2/> diakses pada tanggal 12 Maret 2019.
- <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/113> diakses pada tanggal 12 Agustus 2018.