

## ANALISIS DETERMINAN YANG BERPENGARUH TERHADAP KECELAKAAN KERJA PADA KOMUNITAS OJEK *ONLINE* DI WILAYAH PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER

Ulfiatul Azizah<sup>1\*</sup>, Khoiron<sup>2</sup>, Ancah Caesarina Novi Marchianti<sup>3</sup>

<sup>1-3</sup>Pascasarjana Ilmu Kesehatan Masyarakat, Universitas Jember

Email Korespondensi: ulfiatula05@gmail.com

Disubmit: 22 November 2024

Diterima: 10 Mei 2025

Diterbitkan: 01 Juni 2025

Doi: <https://doi.org/10.33024/mahesa.v5i6.18310>

### ABSTRACT

*Traffic accidents are unforeseen and unintended events on the road involving vehicles or other road users, leading to human casualties and/or property damage. In Jember Regency, various online transportation services such as Gojek, Grab, Okejek, and Maxim are available. This study was conducted on online motorcycle taxi drivers in three sub-districts of Jember Regency: Sumpersari, Patrang, and Kaliwates. The aim of this study is to analyze the factors influencing work accidents within the online motorcycle taxi community in the urban areas of Jember Regency. This is a quantitative study with a cross-sectional design, involving a sample of 125 drivers selected through Simple Random Sampling. Data were collected using questionnaires and observations, with data analysis performed using chi-square and logistic regression tests. The bivariate analysis revealed that age ( $p = 0.278$ ) and work experience ( $p = 0.066$ ) did not significantly affect work accidents. However, the ownership of a Class C Driving License ( $p = 0.001$ ), driving knowledge ( $p = 0.004$ ), mobile phone use ( $p = 0.000$ ), health status ( $p = 0.002$ ), work fatigue ( $p = 0.000$ ), unsafe driving behavior ( $p = 0.001$ ), and vehicle condition ( $p = 0.000$ ) were found to significantly affect work accidents. From the multivariate analysis, the variable with the highest odds ratio (OR) was mobile phone use, with an OR value of 13.792, indicating that mobile phone use is the most dominant factor influencing work accidents.*

**Keywords:** Work Accidents, Online Taxibike Community, Riding.

### ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa tak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain, yang mengakibatkan korban jiwa atau kerugian harta benda. Di Kabupaten Jember, tersedia berbagai layanan transportasi *online*, seperti Gojek, Grab, Okejek, dan Maxim. Penelitian ini difokuskan pada pengendara ojek *online* di tiga kecamatan di Kabupaten Jember, yakni Sumpersari, Patrang, dan Kaliwates. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan kerja di kalangan pengendara ojek *online* di wilayah perkotaan Kabupaten Jember. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain cross sectional, dengan sampel sebanyak 125 pengendara yang dipilih menggunakan metode Simple Random

Sampling. Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner dan observasi. Untuk analisis data, digunakan uji chi-square dan uji regresi logistik. Hasil penelitian menunjukkan analisis bivariat, variabel usia ( $p=0,278$ ) dan masa kerja ( $p=0,066$ ) tidak berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja. Namun, variabel kepemilikan SIM C ( $p=0,001$ ), pengetahuan berkendara ( $p=0,004$ ), penggunaan ponsel ( $p=0,000$ ), status kesehatan ( $p=0,002$ ), kelelahan kerja ( $p=0,000$ ), perilaku berkendara ( $p=0,001$ ), dan faktor kendaraan ( $p=0,000$ ) terbukti berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja. Hasil analisis multivariat menunjukkan bahwa penggunaan ponsel memiliki nilai OR tertinggi sebesar 13,792, yang berarti penggunaan ponsel adalah faktor yang paling dominan dan berpengaruh terhadap kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online*.

**Kata Kunci:** Kecelakaan Kerja, Komunitas Ojek *Online*, Berkendara.

## PENDAHULUAN

Salah satu inovasi terbaik dari dari pengembangan teknologi yang banyak digunakan saat ini adalah transportasi *Online* (Wahyusetyawati dan Ng, 2017:2). Berdasarkan laporan Organisasi Kesehatan Dunia (WHO, 2018, disebutkan bahwa di seluruh dunia setiap tahun terjadi kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal lebih dari 1,25 juta jiwa dan luka berat sebanyak 50 juta jiwa. Sebanyak 90% dari kecelakaan ini terjadi di negara-negara berkembang, termasuk di Indonesia. Kendaraan penyumbang utama kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah kendaraan bermotor. Berdasarkan data BPS tahun 2022 total kendaraan jenis sepeda motor di Indonesia sebanyak 125.276.349 unit dengan Provinsi Jawa Timur memiliki jumlah terbanyak, yaitu sebanyak 20.740.868 unit (BPS, 2022).

Sedangkan, di Kabupaten Jember, menurut data dari Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) pada tahun 2021 (Januari-Agustus), tercatat sebanyak 555 kasus kecelakaan lalu lintas. Dari kasus tersebut, 204 orang meninggal dunia, dan 602 lainnya mengalami luka berat dan ringan. Kecelakaan tersebut melibatkan 837 unit kendaraan bermotor (Eni, 2021).

Di Kabupaten Jember tersedia berbagai macam layanan transportasi *Online*. Berdasarkan hasil *survei* pendahuluan pada 20 pengendara Ojek *Online* di Kota Jember, sebanyak 14 pengendara (70%) menyatakan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas saat bekerja seperti tersenggol dan bertabrakan dengan kendaraan lain, terjatuh karena lubang, ditabrak kendaraan lain, ban motor tergelincir serta terjatuh karena kurang keseimbangan. Situasi ini kadang terjadi ketika ojek *online* sedang membawa penumpang, berkendara sendirian, menepi di pinggir jalan, atau mengendarai motor sambil menggunakan *handphone* (Oktavia, 2022).

Selain itu, sebanyak 12 pengendara (60%) memiliki perilaku kurang aman saat berkendara. Hal tersebut dibuktikan dengan melakukan wawancara sebagian besar pengendara menyatakan mengalami kelelahan dan kurang istirahat karena dalam menjalankan pekerjaan terkadang mendapat tuntutan waktu tiba oleh penumpang, mengganggu konsentrasi saat bekerja karena menggunakan ponsel di jalan, mengalami kelelahan karena kejar target atau bonus serta pengetahuan yang masih kurang terkait kelaikan

kondisi kendaraan (Asilah, 2020). Berdasarkan kondisi tersebut, peneliti merasa perlu melakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan kerja pada komunitas pengendara ojek *online*. Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran terkait permasalahan yang ditemukan.

### TINJAUAN PUSTAKA

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009, (2009), kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang terjadi di jalan secara tiba-tiba dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain, serta mengakibatkan korban jiwa atau kerugian harta benda. Berdasarkan penelitian oleh SA dan MM, (2018) menyebutkan bahwa 80% kecelakaan disebabkan oleh Faktor Pengendara. Teori domino merupakan teori yang diperkenalkan oleh Herbert William Heinrich pada tahun 1921.

Heinrich mengemukakan bahwa 88% kecelakaan disebabkan karena perilaku atau tindakan tidak aman dari manusia (*unsafe action*), sisanya 10% disebabkan karena kondisi tidak aman dari lingkungan (*unsafe condition*) serta 2% takdir dari Tuhan Yang Maha Esa (Tim K3 FT UNY, 2014:20). Menurut Herbert William Heinrich disimpulkan bahwa kecelakaan mayoritas disebabkan karena kesalahan atau kelalaian dari manusia. Menurut data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Faktor Pengendara merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas, dengan kontribusi sebesar 93,52% (Supiyono, 2018:6).

Penyebab kecelakaan lalu lintas umumnya terbagi menjadi tiga faktor utama, yaitu Faktor Pengendara, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan jalan. Teori domino merupakan teori yang

diperkenalkan oleh Herbert William Heinrich pada tahun 1921. Heinrich menyatakan bahwa 88% kecelakaan disebabkan oleh perilaku atau tindakan tidak aman manusia (*unsafe action*), 10% disebabkan oleh kondisi lingkungan yang tidak aman (*unsafe condition*), dan 2% lainnya dianggap sebagai takdir dari Tuhan Yang Maha Esa. (Tim K3 FT UNY, 2014:20).

Berikut merupakan faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu usia, masa kerja, kepemilikan SIM C, pengetahuan berkendara, lengah, status kesehatan, kelelahan kerja, perilaku berkendara, kondisi kendaraan, kondisi jalan dan kondisi cuaca.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis determinan yang berpengaruh terhadap kecelakaan kerja pada komunitas Ojek *Online* di wilayah perkotaan Kabupaten Jember.

### METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Populasi penelitian adalah komunitas ojek *online* (Gojek, Grab, Ojek, dan Maxim) yang berada di tiga wilayah di Kabupaten Jember, yaitu Kaliwates, Sumbersari, dan Patrang. Sampel berjumlah 125 pengendara, yang dipilih menggunakan metode *Simple Random Sampling*. Penentuan sampel dengan memperhatikan kriteria inklusi yaitu:

1. Bersedia menjadi responden
2. Terdaftar dalam komunitas Ojek *Online* (Gojek, Grab, Ojek dan Maxim) di wilayah penelitian yaitu Kecamatan Sumbersari, Patrang dan Kaliwates
3. Pengendara Ojek *Online* bekerja secara *full time*, berjenis kelamin laki-laki

4. Pengendara Ojek *Online* berusia 18-50 tahun, masa kerja minimal 4 bulan

Instrumen penelitian ini menggunakan variabel-variabel yang diadopsi dari penelitian sebelumnya, yaitu pengetahuan berkendara, status kesehatan, kondisi kendaraan, perilaku berkendara, dan kecelakaan kerja. Kuesioner yang digunakan telah melalui uji validitas dan reliabilitas untuk memastikan keabsahan dan konsistensi tiap-tiap butir pertanyaan. Data dikumpulkan

melalui penyebaran kuesioner dan observasi. Analisis data dilakukan dengan menggunakan uji statistik yang diolah menggunakan SPSS 25. Penelitian ini menggunakan analisis univariat untuk masing-masing variabel yang diteliti. Analisis bivariat dilakukan dengan uji chi-square pada tingkat signifikansi 95% atau  $\alpha=0,05$ . Sementara itu, analisis multivariat menggunakan uji regresi logistik. Kode kaji etik penelitian ini No.2734/UN25.8/KEPK/DL/2024.

## HASIL PENELITIAN

Tabel 1. Pengaruh Usia terhadap Kecelakaan Kerja

Usia	Kecelakaan Kerja				Total		p-value	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
<30 tahun	38	30,4	35	28	73	58,4	0,278	0,625	0,302	1,294
≥ 30 tahun	33	26,4	19	54	52	41,6				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji chi-square, diperoleh p-value sebesar 0,278, yang mana  $0,278 > 0,05$ , sehingga  $H_0$  diterima. Hal ini menunjukkan bahwa variabel usia tidak berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada

pengendara ojek *online* di Jember. Hasil pengujian yang tidak signifikan ini dapat diartikan bahwa tidak ada risiko atau kecenderungan yang jelas untuk mengalami kecelakaan kerja berdasarkan usia.

Tabel 2. Pengaruh Masa Kerja terhadap Kecelakaan Kerja

Masa Kerja	Kecelakaan Kerja				Total		p-value	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
< 2 tahun	18	14,4	23	18,4	41	32,8	0,066	0,458	0,214	0,978
≥ 2 tahun	53	42,4	31	24,8	84	67,2				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji *chi-square*, didapatkan *p-value* 0,066 atau  $0,066 > 0,05$  berarti  $H_0$  diterima artinya variabel masa kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara

Ojek *Online* di Jember. Hasil pengujian yang tidak signifikan dapat diartikan bahwa tidak terdapat kecenderungan untuk mengalami kecelakaan kerja.

Tabel 3. Pengaruh Kepemilikan SIM C terhadap Kecelakaan Kerja

Kepemilikan SIM C	Kecelakaan Kerja				Total		<i>P-value</i>	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
Tidak	21	16,8	2	1,6	23	23	0,001	10,920	2,433	49,011
Ya	50	40	52	41,6	102	81,6				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji *chi-square*, diperoleh *p-value* sebesar 0,001, yang mana  $0,001 < 0,05$ , sehingga  $H_0$  ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa variabel kepemilikan SIM C berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* di Jember. Selain itu, nilai OR yang

sebesar  $10,920 > 1$  mengindikasikan bahwa kepemilikan SIM C merupakan faktor risiko kecelakaan kerja. Dengan kata lain, pengendara yang tidak memiliki SIM C berisiko 10,920 kali lebih besar mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan pengendara yang memiliki SIM C.

Tabel 4. Pengaruh Pengetahuan Berkendara terhadap Kecelakaan Kerja

Pengetahuan Berkendara	Kecelakaan Kerja				Total		<i>P-value</i>	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
Pengetahuan Kurang	27	21,6	7	5,6	34	27,2	0,004	4,120	1,630	10,416
Pengetahuan Baik	44	35,2	47	37,6	91	72,8				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji *chi-square*, didapatkan *p-value* 0,004 atau  $0,004 < 0,05$  berarti  $H_0$  ditolak artinya variabel pengetahuan berkendara berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR  $4,120 >$

1 artinya variabel pengetahuan merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga pengendara Ojek *Online* yang berpengetahuan kurang kemungkinan berisiko 4,120 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan pengendara berpengetahuan baik.

Tabel 5. Pengaruh Penggunaan Ponsel terhadap Kecelakaan Kerja

Penggunaan Ponsel	Kecelakaan Kerja				Total		p-value	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
Ya	60	48	8	6,4	68	54,4	0,000	31,364	11,673	84,272
Tidak	11	8,8	46	36,8	57	45,6				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji *chi-square*, didapatkan *p-value* 0,000 atau  $0,000 < 0,05$  berarti  $H_0$  ditolak artinya variabel penggunaan ponsel berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR  $31,364 > 1$  artinya

variabel penggunaan ponsel merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga penggunaan ponsel tanpa menepi berisiko 31,364 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan menggunakan ponsel dengan menepi dahulu.

Tabel 6. Pengaruh Status Kesehatan terhadap Kecelakaan Kerja

Status Kesehatan	Kecelakaan Kerja				Total		p-value	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
Buruk	28	22,4	7	5,6	35	28	0,002	4,372	1,732	11,034
Baik	43	34,4	47	37,6	90	72				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil *chi-square*, didapatkan *p-value* 0,002 atau  $0,002 < 0,05$  berarti  $H_0$  ditolak artinya variabel status kesehatan berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR  $4,372 > 1$  artinya

variabel status kesehatan merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga pengendara Ojek *Online* yang berstatus kesehatan buruk kemungkinan berisiko 4,372 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan yang berstatus kesehatan baik.

Tabel 7. Pengaruh Kelelahan Kerja terhadap Kecelakaan Kerja

Kelelahan Kerja	Kecelakaan Kerja				Total		p-value	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
Sedang	60	48	14	11,2	74	59,2	0,000	15,584	6,430	37,770
Ringan	11	98,8	40	32	51	40,8				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji *chi-square*, didapatkan *p-value* 0,000 atau  $0,000 < 0,05$  berarti  $H_0$  ditolak artinya variabel kelelahan kerja berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu,

diketahui nilai OR 15,584 > 1 artinya variabel kelelahan kerja merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga kelelahan kerja sedang berisiko 15,584 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan kelelahan kerja ringan.

Tabel 8. Pengaruh Perilaku Berkendara terhadap Kecelakaan Kerja

Perilaku Berkendara	Kecelakaan Kerja				Total		p-value	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
Tidak Aman	47	37,6	18	14,4	65	52	0,001	3,917	1,851	8,288
Aman	24	19,2	36	28,8	60	48				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji *chi-square*, didapatkan *p-value* 0,001 atau  $0,001 < 0,05$  berarti  $H_0$  ditolak artinya variabel perilaku berkendara berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR 3,917 > 1 artinya

variabel perilaku berkendara merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga perilaku berkendara tidak aman berisiko 3,917 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan perilaku berkendara aman.

Tabel 9. Pengaruh Kondisi Kendaraan terhadap Kecelakaan Kerja

Faktor Kendaraan	Kecelakaan Kerja				Total		p- value	OR	(95% CI)	
	Pernah		Tidak Pernah							
	n	%	n	%	n	%			Lower	Upper
Kurang Layak Jalan	35	28	6	4,8	41	32,8	0,000	7,778	2,955	20,473
Layak Jalan	36	28,8	48	38,4	84	67,2				
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>56,8</b>	<b>54</b>	<b>43,2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>				

Berdasarkan hasil uji *chi-square*, didapatkan *p-value* 0,000 atau  $0,000 < 0,05$  berarti  $H_0$  ditolak artinya variabel kondisi kendaraan berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR  $7,778 > 1$  artinya variabel kondisi kendaraan

merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga pengendara Ojek *Online* dengan kendaraan kurang layak jalan kemungkinan berisiko 7,778 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan kendaraan yang layak jalan.

Tabel 10. Hasil Analisis Multivariat

No.	Variabel	p-value	OR	Lower	Upper
1.	Kepemilikan SIM C	0,038	0,122	0,017	0,892
2.	Penggunaan Ponsel	0,000	13,792	3,943	48,238
3.	Kelelahan Kerja	0,001	10,497	2,693	40,921
4.	Perilaku Berkendara	0,036	4,009	1,099	14,629
5.	Faktor Kendaraan	0,001	0,080	0,019	0,348

Berdasarkan hasil uji regresi logistik, dapat diketahui bahwa terdapat 5 variabel independen yang memiliki nilai probabilitas (*p-value*)  $< 0,05$  yaitu Kepemilikan SIM C, Penggunaan Ponsel, Kelelahan Kerja, Perilaku Berkendara dan Faktor Kendaraan. Artinya ke-5 variabel tersebut memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, satu dari ke 5 variabel tersebut diperoleh nilai OR

(*Odds Ratio*) tertinggi yaitu variabel penggunaan ponsel sebesar 13,792 artinya penggunaan ponsel merupakan variabel paling berpengaruh terhadap kecelakaan kerja. Nilai OR sebesar 13,792 tersebut menunjukkan bahwa pengendara Ojek *Online* dengan mengoperasikan ponsel tanpa menepi berisiko 13,792 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan ke 4 variabel lain.

## PEMBAHASAN

### Pengaruh Usia Terhadap Kecelakaan Kerja

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* > 0,05 artinya variabel usia tidak berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Hal ini sejalan dengan penelitian Yudhistira dkk., (2020:18) yang menyatakan tidak ada hubungan antara usia pengemudi dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *Online* mitra PT.X. Namun, penelitian ini tidak sesuai dengan teori sehingga perbedaan teori dengan hasil pada penelitian ini pada variabel usia tidak dapat dijadikan acuan seseorang dapat berperilaku aman dalam berkendara. Pada penelitian ini disebabkan karena seluruh rentang usia sama-sama memiliki peluang kecelakaan apabila mereka tidak dengan benar memahami dan mematuhi aturan berlalu lintas. Di usia < 30 tahun memiliki peluang celaka karena beberapa faktor seperti orang tersebut baru bisa mengendarai sepeda motor atau kurangnya pengalaman dan usia muda memiliki karakteristik emosi yang sangat kuat serta budaya disiplin pada masyarakat yang rendah untuk mengikuti aturan lalu lintas, pada usia ≥ 30 tahun juga berisiko mengalami kecelakaan di karenakan penurunan fungsi kesehatan tubuh (penurunan penglihatan, pendengaran, penurunan kekuatan otot, tulang dan jaringan, serta penurunan keseimbangan tubuh). Menurut penelitian Gomes-franco dkk., (2020:8) menyatakan bahwa terdapat hubungan antara usia dengan kecelakaan, hal ini disebabkan karena usia ≥ 45 tahun berisiko lebih tinggi mengalami kecelakaan di jalan.

### Pengaruh Masa Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* > 0,05 artinya variabel masa kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Hal ini sejalan dengan penelitian Asilah dan Yuantari, (2020:6) juga menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan kecelakaan kerja. Penelitian ini menyatakan bahwa masa kerja lama mayoritas pernah mengalami kecelakaan. Oleh karena itu, perbedaan teori dengan hasil pada penelitian ini pada variabel masa kerja tidak dapat dijadikan acuan seseorang dapat terhindar dari kecelakaan dan berperilaku aman dalam berkendara. Pada penelitian ini disebabkan karena pengendara Ojek *Online* dengan masa kerja baru dan lama sama-sama berperilaku sesuai dengan kebiasaan mereka sebelum bergabung dengan Ojek *Online* seperti mengabaikan aturan lalu lintas dan rendahnya budaya disiplin saat berkendara. Pengemudi dengan masa kerja baru biasanya masih belum mengetahui secara mendalam seluk-beluk berkendara sebagai Ojek *Online* dengan selamat dan kemungkinan belum pernah mengikuti pelatihan *safety riding* yang pernah diadakan oleh instansi terkait yang bekerjasama dengan SATLANTAS Jember. Sehingga masa kerja baru dan lama sama-sama memiliki risiko mengalami kecelakaan lalu lintas.

Selain itu, terdapat penelitian yang tidak sejalan dengan penelitian ini. Berdasarkan penelitian Yudhistira dkk., (2020:19) bahwa ada hubungan antara usia pengendara dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *Online* mitra PT.X.

### Pengaruh Kepemilikan SIM C Terhadap Kecelakaan Kerja

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* < 0,05 artinya variabel kepemilikan SIM C berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR 10,920 > 1 artinya variabel kepemilikan SIM C merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga pengendara yang tidak memiliki SIM C berisiko 10,920 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan pengendara yang memiliki SIM C. Penelitian ini berbanding lurus dengan penelitian Aryadewi dkk., (2023:167) yang menyatakan bahwa tingkat kepemilikan SIM mempengaruhi terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa seseorang yang tidak memiliki SIM sangat berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas dibanding seseorang yang memiliki SIM. Tidak memiliki SIM karena beberapa pengendara SIM nya hilang dan mayoritas pernah mengalami kecelakaan di jalan. Seseorang yang tidak memiliki SIM dan berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas dikarenakan kurangnya informasi seputar peraturan lalu lintas yang benar, masih belum layak mengendarai sepeda motor, kurangnya pengalaman berkendara karena dalam mendapatkan SIM seseorang harus melalui serangkaian tes. Hal ini telah diatur dalam UUD LLAJ yang menyatakan bahwa SIM didapatkan melalui kompetensi pengemudi, jika kompetensi terpenuhi maka pengemudi telah dapat menerapkan tata cara berkendara dengan aman, kompetensi dalam mendapatkan SIM di buktikan dengan ujian teori, praktik, keterampilan simulator (UU Nomor 22 Tahun 2009, 2009).

### Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Kecelakaan Kerja

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* < 0,05 artinya variabel pengetahuan berkendara berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di wilayah perkotaan Kabupaten Jember. Selain itu, diketahui nilai OR 4,120 > 1 artinya variabel pengetahuan berkendara merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga pengendara Ojek *Online* yang berpengetahuan kurang kemungkinan berisiko 4,120 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan pengendara yang berpengetahuan baik. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ruzain dkk., (2018:168) terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan tentang berkendara selamat dengan kejadian kecelakaan pengemudi transportasi roda dua berbasis *Online* di kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa orang yang berpengetahuan kurang akan lebih berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas daripada seseorang yang memiliki pengetahuan baik. Hal tersebut disebabkan karena masih terdapat beberapa pengendara yang memiliki pengetahuan rendah dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, hal tersebut kemungkinan dikarenakan ketidaktahuan para pengendara Ojek *Online* terkait pentingnya menggunakan alat pelindung diri, *service* sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor, kurangnya pengetahuan terkait fungsi lajur jalan dan peraturan jalan serta tata cara berkendara yang sesuai dengan standar.

Selain itu, tidak sedikit pengendara Ojek *Online* yang memiliki pengetahuan baik karena mereka pernah mengikuti pelatihan *safety riding* yang di diadakan oleh

beberapa kantor Ojek *Online* dengan SATLANTAS Jember. Seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas dapat dengan bijak mengambil keputusan (Aulia dkk., 2020:628).

### **Pengaruh Penggunaan Ponsel Terhadap Kecelakaan Kerja**

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* < 0,05 artinya variabel penggunaan ponsel berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, hal tersebut didukung dengan nilai OR 31,364 > 1 artinya variabel penggunaan ponsel merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga penggunaan ponsel tanpa menepi berisiko 31,364 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan menggunakan ponsel dengan menepi terlebih dahulu. Penelitian ini sejalan dengan penelitian Azzahra dkk., (2023:6) menyatakan bahwa terdapat hubungan antara aktivitas menggunakan ponsel saat berkendara dengan kejadian kecelakaan.

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pengendara yang mengoperasikan ponsel sambil berkendara memiliki risiko yang lebih tinggi untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan pengendara yang menggunakan ponsel setelah menepi terlebih dahulu. Hal tersebut disebabkan karena ponsel merupakan suatu kewajiban dan kebutuhan dalam pekerjaan Ojek *Online* seperti menerima order, membalas *message*, melihat GPS pada *smartphone* sebagai alat petunjuk jalan (Nasution dan Irwansyah, 2023:183). Penggunaan ponsel saat berkendara seringkali dilakukan dengan tangan kiri memegang ponsel sementara tangan kanan digunakan untuk mengemudi atau memegang stang motor.

Aktivitas ini, yang melibatkan melihat layar ponsel selama berkendara, dapat mengganggu konsentrasi pengendara dan menyebabkan hilangnya fokus pada kontrol kendaraan. Selain itu, terdapat beberapa pengendara Ojek *Online* yang menaruh ponsel di atas *speedometer* dengan menggunakan alat penyanggah ponsel. Hal ini sedikit tidak berisiko dibandingkan dengan pengemudi yang memegang ponsel dengan berkendara. Akan tetapi perilaku ini juga tidak dibenarkan karena tetap membahayakan pengendara maupun pengguna jalan lain karena membuat para pengendara disibukkan dengan melihat layar ponsel dan berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas.

### **Pengaruh Status Kesehatan Terhadap Kecelakaan Kerja**

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* < 0,05 artinya variabel status kesehatan berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR 4,372 > 1 artinya variabel status kesehatan merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga pengendara yang berstatus kesehatan buruk kemungkinan berisiko 4,372 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan berstatus kesehatan baik.

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa pengendara yang memiliki status kesehatan buruk memiliki risiko yang lebih tinggi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan mereka yang memiliki status kesehatan baik. Hal tersebut dikarenakan seseorang dengan status kesehatan buruk memiliki riwayat kesehatan sebelumnya, efek kesehatan karena terlalu lama berkendara, kondisi fisik yang tidak fit, bekerja dalam posisi tubuh yang

menetap dalam waktu lama, kelelahan akibat bekerja > 8 jam perhari ataupun kesehatan mental kurang baik yang dapat mempengaruhi produktivitas kerja seseorang. Penelitian ini sejalan dengan penelitian Yudhistira dkk., (2020:21) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara status kesehatan pengemudi dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek online mitra PT.X.

### **Pengaruh Kelelahan Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja**

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* < 0,05 artinya variabel kelelahan kerja berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, hal tersebut didukung dengan nilai OR 15,584 > 1 artinya kelelahan kerja merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga kelelahan kerja tingkat sedang berisiko 15,584 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan kelelahan kerja tingkat ringan. Penelitian ini sejalan dengan penelitian Pramesti dan Widajati, (2021:462) yang menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara kelelahan subjektif dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi Ojek *Online* di Kabupaten Sidoarjo.

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pengendara yang mengalami kelelahan dengan tingkat sedang memiliki risiko lebih tinggi untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan mereka yang hanya mengalami kelelahan tingkat ringan. Hal tersebut disebabkan karena beban kerja yang tinggi berupa sistem kejar target dan poin untuk meningkatkan hasil pendapatan sehingga beberapa

pengendara Ojek *Online* rela bekerja lebih dari 8 jam perhari.

Selain itu, pengendara Ojek *Online* dominan bekerja di lingkungan kerja yang panas dan cuaca yang tidak menentu sehingga membuat para pengendara mengeluhkan rasa haus akibat dari suhu pada siang hari berkisar di antara 31-33°C di Wilayah Perkotaan Kabupaten Jember. Kelelahan kerja yang terjadi dapat menyebabkan para pengendara sulit dalam mengenali potensi bahaya di jalan karena efek dari kelelahan yaitu penurunan konsentrasi dan penurunan tingkat kewaspadaan saat mengemudi sehingga dapat berakibat fatal dan meningkatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sehingga pentingnya istirahat sebagai proses *recovery* (pemulihan) dan pada saat kembali melakukan aktivitas atau bekerja tubuh berada dalam kondisi yang prima dan produktif.

### **Pengaruh Perilaku Berkendara Terhadap Kecelakaan Kerja**

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* < 0,05 berarti  $H_0$  ditolak artinya variabel perilaku berkendara berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, diketahui nilai OR 3,917 > 1 artinya variabel perilaku berkendara merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga perilaku berkendara tidak aman berisiko 3,917 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan perilaku berkendara aman. Penelitian ini sejalan dengan Joddy dkk.,(2021).

yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kecelakaan kerja pada pengendara Ojek *Online* di Komunitas X Tembalang. Berdasarkan hasil penelitian ini disimpulkan bahwa pengendara yang

memiliki perilaku tidak aman akan lebih berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan mereka yang menerapkan perilaku aman saat berkendara. Hal tersebut disebabkan karena sebagian pengendara mematuhi aturan rambu-rambu lalu lintas saat sedang ada polisi yang bertugas saja, jarang memeriksa tekanan ban, jarang memastikan tapak ban dengan benar, tidak pernah memeriksa kerusakan pada ban seperti pecahan pada permukaan ban akibat potongan benda tajam (paku, kaca dll), jarang memeriksa kenormalan lampu sein, lampu utama dan rem, mengoperasikan ponsel sambil berkendara, merokok di jalan, jarang mengecek gas tangan serta jarang menggunakan atribut Ojek *Online* dengan lengkap. Oleh karena itu, perlu adanya kesadaran untuk merubah perilaku berkendara yang tidak aman menjadi berkendara dengan aman.

#### **Pengaruh Kondisi Kendaraan Terhadap Kecelakaan Kerja**

Berdasarkan hasil analisis uji *chi-square* didapatkan *p-value* < 0,05 artinya variabel kondisi kendaraan berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja dalam 1,5 tahun pada pengendara Ojek *Online* di Jember. Selain itu, hal tersebut didukung dengan nilai OR OR 7,778 > 1 artinya variabel kondisi kendaraan merupakan faktor risiko dari kecelakaan kerja, sehingga pengendara Ojek *Online* dengan kendaraan kurang layak jalan kemungkinan berisiko 7,778 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan kendaraan yang layak jalan. Penelitian ini berbanding lurus dengan penelitian Amaliah dkk., (2020:7) juga menyatakan bahwa ada hubungan yang signifikan antara faktor kendaraan terhadap kejadian kecelakaan berkendara pada pengendara ojek *Online*

Wilayah Batam City Square Kota Batam.

Hal ini disebabkan oleh kebiasaan pengendara Ojek *Online* yang jarang melakukan servis rutin sesuai dengan buku panduan perawatan kendaraan. Mereka cenderung hanya melakukan servis ketika ada kerusakan pada sepeda motor, padahal hal ini meningkatkan risiko kecelakaan, seperti motor yang tiba-tiba mati saat berkendara. Selain itu, sebagian besar pengemudi ojek online juga tidak membawa suku cadang saat berkendara, padahal hal tersebut sangat penting untuk mengatasi masalah yang mungkin terjadi di jalan. Selain itu, berdasarkan pernyataan dari beberapa pengendara bahwa terkadang mereka salah dan lupa dalam menghidupkan lampu sein sehingga hal ini dapat berisiko pengendara Ojek *Online* bertabrakan dengan pengendara lainnya. Begitu pula pada kondisi ban yang jarang diperiksa karena ban keras dapat membuat ban menjadi licin, ban kempes dapat menjadi mudah bocor hal tersebut yang dapat memicu terjadinya kecelakaan saat berkendara. Selanjutnya, pada zaman sekarang modifikasi kondisi kendaraan sangat banyak dilakukan terutama pada kondisi ban yang tidak sesuai ukuran (ban lebih kecil), beberapa hal yang tidak sesuai dengan standarpun dapat menimbulkan potensi kecelakaan. Namun, mayoritas pengendara ojek online menggunakan sepeda motor dengan tahun produksi terbaru, sehingga komponen-komponennya masih dalam kondisi lengkap. Hal ini disebabkan oleh persyaratan dari perusahaan ojek online yang mengharuskan mitranya memiliki kendaraan dengan tahun keluaran tertentu.

#### **Faktor yang Paling Berpengaruh Terhadap Kecelakaan Kerja**

Berdasarkan uji multivariat bahwa variabel penggunaan ponsel merupakan faktor yang paling berpengaruh terhadap kecelakaan kerja. Hal ini dapat dilihat dari nilai *Odds Ratio* sebesar 13,792 artinya penggunaan ponsel tanpa menepi berisiko 13,792 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan menggunakan ponsel dengan menepi.

Variabel penggunaan ponsel paling berpengaruh terhadap kecelakaan daripada variable lain hal tersebut disebabkan karena mengoperasikan ponsel oleh pengendara Ojek *Online* dilakukan dengan sadar dan sengaja saat berkendara sehingga apabila ponsel terus menerus digunakan dapat mengganggu konsentrasi pengemudi sehingga cenderung berperilaku tidak aman dan berisiko mengalami kecelakaan di jalan. Penggunaan ponsel dengan sengaja saat berkendara termasuk ke dalam pelanggaran lalu lintas karena dapat mengganggu aktivitas berkendara dan pengguna jalan lain (Saputra, 2019:46). Menurut penelitian Setyowati *et al.* (2019:335) yang menyatakan bahwa penggunaan ponsel berisiko enam kali lebih mengalami kecelakaan lalu lintas. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat (1) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), disebutkan bahwa "setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi." Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan pidana kurungan paling lama tiga bulan atau denda maksimal Rp 750.000,00, sebagaimana diatur dalam pasal tersebut.

Oleh karena itu, untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, sangat penting untuk meningkatkan kesadaran para pengendara Ojek *online* untuk

membiasakan berhenti atau menepi terlebih dahulu ketika sedang menerima pesan, telepon atau aktivitas lainnya. Akan tetapi, jika pengendara di rasa darurat membutuhkan GPS dapat memasang *stand holder* di atas *speedometer* untuk menaruh ponsel. Meskipun perilaku ini juga tidak dibenarkan karena tetap membahayakan pengendara maupun pengguna jalan lain karena membuat para pengendara disibukkan dengan melihat layar ponsel dan berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Namun, risikonya lebih rendah dibandingkan dengan pengemudi yang menggunakan ponsel saat berkendara. Perubahan perilaku ini memerlukan kerjasama dari berbagai pihak, seperti pihak Kepolisian SATLANTAS yang dapat bekerja sama dengan perusahaan ojek *online* untuk melakukan sosialisasi. Sosialisasi ini bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan, serta memberikan motivasi kepada pengemudi agar selalu mengutamakan keselamatan dalam berkendara.

## KESIMPULAN

Analisis menunjukkan bahwa usia dan masa kerja pengemudi tidak berpengaruh signifikan terhadap kejadian kecelakaan kerja, sementara faktor-faktor seperti kepemilikan SIM C, pengetahuan berkendara, penggunaan ponsel saat berkendara, status kesehatan, tingkat kelelahan, perilaku berkendara, dan kondisi kendaraan terbukti memiliki pengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja. Di antara faktor-faktor ini, penggunaan ponsel saat berkendara merupakan faktor yang paling dominan dalam mempengaruhi kecelakaan kerja.

**Saran**

1. Mengadakan *training* berkendara kembali dengan para pengendara Ojek *Online* melalui kerjasama antara Kepolisian SATLANTAS Jember dengan kantor Ojek *Online* di Jember
2. Memperketat terkait regulasi, hukuman dan SOP yang sudah diterapkan di Kantor Ojek *Online*
3. Rutin melakukan operasi zebra semeru atau penilangan terkait pelanggaran lalu lintas yang dapat membahayakan pengemudi dan pengendara lain terutama pada pengendara Ojek *Online* di Jember
4. Menerapkan perilaku aman seperti tidak menggunakan ponsel saat berkendara, mematuhi aturan lalu lintas serta rutin memeriksa kondisi kendaraan baik sebelum, saat dan setelah berkendara
5. Meningkatkan skill melalui keikutsertaan *training* berkendara yang diselenggarakan oleh pihak-pihak terkait atau ketua komunitas
6. Rutin melakukan servis kendaraan sesuai jadwal pada buku yang dikeluarkan oleh agen pemegang merek kendaraan
7. Beristirahat dengan cukup sebagai proses *recovery* sehingga saat kembali beraktivitas tubuh dalam kondisi prima dan produktif

**DAFTAR PUSTAKA**

Amaliah, R. U., Krismadies, Dan I. Refindo. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Pada Pengendara Ojek *Online* Di Batam. *Jurnal Kesehatan Ibnu Sina*. 2(1):1-9.

Anggamgana, M., B. Justitia, E. Kusdiyah, Dan A. Darmawan. (2021). Tingkat Pengetahuan Pengendara Ojek *Online* Mengenai Pertolongan Pertama ( First Aid ) Trauma Muskuloskeletal Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Jambi. *Joms*. 1 (2):31-47.

Aprilian, R., R. Habibi, Dan M. Y. H. Setyawan. (2019). *Algoritma Knn Dalam Memprediksi Cuaca Untuk Menentukan Tanaman Yang Cocok Sesuai Musim*. Bandung: Kreatif Industri Nusantara.

Aryadewi, N. K. C., G. D. Wangsa, Dan A. Saputra. (2023). Pengaruh Kepemilikan Sim Dan Pengetahuan Berkendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Boyolali. *Prosiding Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*. 11:(1):162-170.

Asilah, N. Dan M. G. C. Yuantari. (2020). Analisis Faktor Kejadian Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Industri Tahu. *Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat Indonesia*. 1:(1):1-10.

Aulia, S. N., B. Kurniawan, Dan I. Wahyuni. 2020. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek *Online* Di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (E-Journal)*. 8(5):625-631.

Azzahra, F., N. Susanto, Dan M. T. Aldama. 2023. The Relationship Analysis Of Phone Use To Accident Risk On *Online* Motorcycle Taxi In Semarang Using Logistic Regression. *Icenis*. 1-8.

Billy Hildiario. (2015). *Ibu Babe Lalu Lintas: Pos Theatre Keselamatan Mobile*. Kudus: Satlantas Polres Kudus.

Bps. (2022). Jumlah Kecelakaan,

- Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan Dan Kerugian Materi 2019-2022
- Ditjen Perhubungan Darat. (2009), *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*. Jakarta: Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Eni Mahawati, D. (2021). *Keselamatan Kerja Dan Kesehatan Lingkungan Industri*. Medan: Yayasan Kita Menulis.
- Gomes-Franco, K., M. Rivera-Izquierdo, L. Miguel Martin-Delosreyes, E. Jimenez-Mejias, Dan V. Martinez-Ruiz. (2020). Explaining The Association Between Driver ' S Age And The Risk Of Causing A Road Crash Through Mediation Analysis. *International Journal Of Environmental Research And Public Health*. 17:1-12.
- Hasanah, F. N. Dan E. Widowati. (2022). Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Pada Bagian Flexo Finishing Di Perusahaan Manufaktur. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 10:(6):609-619.
- Joddy, S. A., I. Wahyuni, Dan B. Kurniawan. (2021). Hubungan Antara Perilaku Safety Riding Dan Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 20(10):213-218.
- Nasution, N. Dan I. Irwansyah. (2023). Penegakan Kepatuhan Pengemudi Ojek Online Terhadap Regulasi Lalu Lintas : Analisis Hukum Terhadap Penggunaan Ponsel Saat Berkendara Menurut Uu Nomor 22 Tahun 2009. *Jurnal Educatio*. 9 : (1):181-187.
- Oktavia, N. D., N. Widajati, Dan N. A. Pramesti. (2022). Hubungan Waktu Kerja Dan Kelelahan Subjektif Dengan Kejadian Kecelakaan Pada Ojek Online Di Sidoarjo. *Media Gizi Kesmas*. 11:(2):458-463.
- Rahmah, A., M. Syukri, Guspianto, Dan Faisal. (2021). Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring Di Kota Jambi *Online Motorcycle Taxis In Jambi*. *Jurnal Ilmu Kesehatan*. 5(1):103-110.
- Ruzain, R. B., Y. Herawati, Dan D. Christofa. (2018). Hubungan Pengetahuan Berkendara Selamat Dengan Kecelakaan Pengemudi Transportasi Roda Dua Berbasis Online Di Kota Pekanbaru. *Jurnal Islmaika*. 1(2):161-169.
- Saputra, A. (2019). Tindakan Hukum Penggunaan Ponsel Pada Ojek Online Saat Berkendara. *Jurnal Komunikasi Hukum (Jkh)*. 5(2):40.
- Tim K3 Ft Uny. (2014). *Buku Ajar Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Uu Nomor 22 Tahun 2009. (2009). *Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.
- Wahyusetyawati, E. Dan Ng. (2017). Dilema Pengaturan Transportasi Online. *Jurnal Rechtsvinding*. (April):1-4.
- World, H. O. (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018: Summary*. Geneva: World Health Organization.
- Yudhistira, R., A. Pratama, H. Koesyanto, Dan I. Artikel. (2020). Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek Online. *Higeia Journal Of Public Health*. 4(Special 1):13-24.