

Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi 2024

Sas Nopitasari¹, Evi Vestabilivy², Agustina³

Factors Related to Occupational Safety and Health Behavior of Online Motorcycle Taxi Drivers in Bekasi City 2024

¹jurnal@stikesphi.ac.id, ²vestabilivy@yahoo.co.id, ³agustina_amk@yahoo.co.id

Abstrak

Transportasi berbasis *online* kini dinilai murah, praktis, dan cukup diminati di kalangan masyarakat. Jumlah para pengemudi yang semakin banyak, dan adanya tarif promo yang begitu memanjakan penumpang, membuat layanan transportasi berbasis *online* semakin diminati dari waktu ke waktu. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan pada pengendara Ojek *Online* Kota Bekasi. Metode penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif menggunakan pendekatan non eksperimen dengan jenis penelitian yang digunakan yaitu deskriptif. Variabel independent meliputi usia, jenis kelamin, lama jam kerja, masa kerja, pengetahuan, sikap, keikutsertaan pelatihan, fasilitas sarana, syarat dokumen, dukungan keluarga. Variabel dependennya adalah perilaku K3 berkendara. Instrument penelitian ini yaitu menggunakan kuesioner. Hasil analisis dari faktor predisposisi univariat adalah kategori usia berada pada usia <35 tahun sebesar 38 (76%), jenis kelamin laki-laki sebesar 45 (90%), lama jam kerja ≥ 8 jam sebesar 26 (52%), masa kerja < 3 tahun sebesar 26 (52%), pengetahuan buruk sebesar 28 (56%), sikap positif sebesar 28 (56%). Dari faktor pemungkin univariat keikutsertaan pelatihan yang ikut sebesar 40 (80%), fasilitas sarana kurang memadai sebesar 26 (52%), syarat dokumen berlaku sebesar 29 (58%). Berdasarkan hasil analisis univariat dari faktor penguat untuk kategori dukungan keluarga kurang mendukung sebesar 26 (52%), perilaku aman sebesar 26 (52%). Hasil bivariat yang berhubungan dengan perilaku K3 berkendara yaitu lama jam kerja, masa kerja, pengetahuan, sikap, keikutsertaan pelatihan. Saran bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti hubungan antara perilaku berkendara aman dengan akibat yang akan terjadi jika menerapkan atau tidak menerapkan perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara.

Kata kunci: Ojek *Online*, Sumber Daya, Perilaku K3 Berkendara

Abstract

Online-based transportation is now considered cheap and practical. And it is quite popular among the public. The increasing number of drivers, and the promotion of fares that pamper passengers, have made online transportation services increasingly popular over time. The aim of this research is to determine the factors related to safety and health behavior in online motorcycle taxi drivers in Bekasi City. The research method carried out is quantitative research with a non-experimental approach with the type of research used, namely descriptive. Independent variables include age, gender, length of working hours, years of service, knowledge, attitudes, training participation, facilities, document requirements, family support. The dependent variable is OHS driving behavior. This research instrument uses a questionnaire. The results of the analysis of univariate predisposing factors were that the age category was < 35 years old for 38 (76%), male gender for 45 (90%), working hours ≥ 8 hours for 26 (52%), working period < 3 years was 26 (52%), poor knowledge was 28 (56%), positive attitude was 28 (56%). Of the univariate enabling factors for training participation, 40 (80%) participated, inadequate facilities were 26 (52%), 29 (58%) had valid document requirements. Based on the results of univariate analysis of reinforcing factors for the less supportive family support category, it was 26 (52%), safe behavior was 26 (52%). Bivariate results related to OHS driving behavior are length of working hours, length of service, knowledge, attitude, training participation. Suggestions for future researchers: Future researchers are expected to be able to examine the relationship between safe driving behavior and the consequences that will occur if they implement or do not implement safe and healthy driving behavior.

Keywords: Online Motorcycle Taxis, Resources, OHS Driving Behavior

^{1,3} Prodi S1 Kesehatan Masyarakat, STIKES Persada Husada Indonesia

² Prodi D3 Keperawatan, STIKES Persada Husada Indonesia

Pendahuluan

Transportasi berbasis *online* kini dinilai murah dan praktis dan cukup diminati di kalangan masyarakat. Jumlah para pengemudi yang semakin banyak, dan adanya tarif promo yang begitu memanjakan penumpang, membuat layanan transportasi berbasis *online* semakin diminati dari waktu ke waktu.

Kecelakaan Lalu Lintas (KLL) merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Banyaknya kendaraan yang ada di jalan raya saat ini cukup berisiko untuk terjadinya kecelakaan.

Salah satu kelompok pekerja informal yang cukup trend saat ini adalah menjadi *driver* ojek *online*. Menurut Rahmat Effendi sebagai bapak ojek *online* se-Kota Bekasi dan se-Nusantara, *driver* ojek-*online* sudah mencapai 3.000 pengemudi. Dengan luas wilayah Kota Bekasi yang hanya 210,5 km². Pekerja sektor informal juga berhak mendapat perlindungan agar terhindar dari penyakit akibat kerja atau terjadinya kecelakaan kerja, karena di setiap tempat kerja terdapat bahaya/risiko yang dapat menyebabkan gangguan kesehatan yang berakibat kecacatan dan kematian (Ferusgel et al., 2021).

Total angka kecelakaan lalu lintas Indonesia sepanjang 2023 tercatat mencapai 116.000 kasus. Jumlah ini meningkat 6,8% dibanding tahun sebelumnya (Portal Informasi Indonesia, 2024). Secara global berdasarkan data WHO, setiap tahunnya sebanyak 1,3 juta jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas (Afrina et al., 2023).

Hasil penelitian Lumente et al. (2021) dalam Afrina et al. (2023) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku pengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek *online*.

Lokasi penelitian ini adalah di Kota Bekasi dimana pengemudi ojek *online* merupakan salah satu sektor formal dan tentunya sangat perlu perhatian khusus terhadap keselamatan dan kesehatan kerjanya.

Berdasarkan data di atas, peneliti ingin mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengendara ojek *online* di Kota Bekasi.

Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif yaitu metode penelitian yang menggunakan angka dan statistik dalam pengumpulan serta analisis data yang dapat diukur. Dengan pendekatan non eksperimen menggunakan jenis penelitian deskriptif. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah *cross sectional study* yaitu rancangan penelitian yang semua variabelnya diobservasi atau dikumpulkan sekaligus pada waktu yang sama (Adiputra et al., 2021). Dalam penelitian ini variabel independent yang ingin diteliti yaitu faktor predisposisi, faktor pemungkin, dan faktor penguat variabel dependen yang diteliti yaitu perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengendara ojek *online*.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek *online* di Stasiun Bekasi yang berjumlah 120 orang.

Dalam penelitian ini peneliti mengambil sampel dengan teknik Tarro Yamane dimana rumus digunakan apabila jumlah populasi sudah diketahui, digunakan rumus:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

Keterangan:

n = Besar sampel

N = Besar populasi

d² = Tingkat kemaknaan/ketetapan yang diinginkan yaitu 0,1

Teknik Pengumpulan Data

Data primer pada penelitian ini yaitu melakukan observasi langsung dan wawancara terkait faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada pengendara ojek *online* Kota Bekasi.

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung, yaitu data tersebut diambil dari literatur, artikel jurnal, serta laporan yang terkait dengan perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara.

Teknik Pengolahan Data

1. Editing (Pengeditan)

Pada tahap ini peneliti akan melakukan pengecekan dan perbaikan isian formulir atau kuesioner.

2. Coding Data (Pengkodean)

Pada tahap ini peneliti akan memberi tanda (kode) pada masing-masing jawaban dengan angka untuk lebih mudah dalam menganalisis, memasukan data, dan mengklarifikasi jawaban dari responden ke dalam suatu kategori.

3. Tabulating

Pada tahap ini dilakukan pengelompokan data.

4. Entry (Memasukkan data)

Pada tahap ini peneliti memasukkan data yang telah didapat ke dalam program komputer untuk dilakukan pengolahan data.

Analisis Data

1. Analisis Univariat

Analisis univariat dilakukan untuk mendapatkan gambaran umum masalah penelitian. Analisis data dilakukan dengan *software* pada komputer, yaitu SPSS versi 25. Analisis univariat digunakan untuk mengetahui distribusi frekuensi serta proporsi agar semua variabel diteliti dapat

mendeskripsikan, yaitu usia, jenis kelamin, lama jam kerja, masa kerja, pengetahuan, sikap, keikutsertaan pelatihan keselamatan berkendara, fasilitas sarana yang memadai, syarat administrasi, dukungan keluarga, dan perilaku keselamatan berkendara.

2. Analisis Bivariat

Analisis bivariat digunakan untuk mengidentifikasi hubungan antara variabel independen. Uji *chi square* digunakan untuk variabel independen berbentuk data kategori (faktor predisposisi, faktor pemungkin, faktor penguat) dan variabel dependen nya (perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengendara ojek *online* Kota Bekasi). Menggunakan analisis *chi-square* dengan tingkat kemaknaan $\alpha = 0,05$.

$$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

Keterangan:

χ^2 : Chi kuadrat

$\sum$: Penjumlahan

O : Nilai observasi

E : Frekuensi yang diharapkan/ nilai ekspektasi

Hasil yang diperoleh pada analisis *chi-square*, dengan menggunakan program SPSS yaitu nilai P, kemudian dibandingkan dengan $\alpha = 0,05$. Apabila nilai $p < \alpha = 0,05$ maka ada hubungan antara dua variabel tersebut (Agung, 1993) dalam (Sukma Senjaya et al., 2022).

Hasil dan Pembahasan

Hasil

A. Faktor Predisposisi

Tabel 4.1 Hubungan Usia dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Usia	Perilaku K3				Total		P-Value (<0,05)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
<35 tahun	17	44,7	21	55,3	38	100	0,312
≥35 tahun	7	58,3	5	41,7	12	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan Tabel 4.1 dapat dilihat bahwa jumlah responden usia < 35 tahun yang berperilaku aman 21 responden (55,3%), yang berperilaku kurang aman 17 (44,7%). Responden dengan usia ≥ 35 tahun yang berperilaku kurang aman 7 (58,3%), berperilaku aman 5 (41,7%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,312 (≥0,05), artinya tidak ada hubungan yang signifikan

antara usia dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi Ojek *Online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan usia < 35 tahun lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan umur ≥ 35 tahun.

Tabel 4.2 Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku K3 dalam Mengemudi pada Pengendara Ojek *Online* Kota Bekasi Tahun 2024

Jenis Kelamin	Perilaku K3				Total		P-Value ($<0,05$)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
Perempuan	1	20	4	80	5	100	0,200
Laki-laki	23	51,1	22	48,9	45	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan Tabel 4.2 dapat dilihat bahwa jumlah responden dengan jenis kelamin perempuan berperilaku aman 4 (80%), yang berperilaku kurang aman 1 (20%). Responden dengan jenis kelamin laki-laki yang berperilaku kurang aman 23 (51,1%) dan yang berperilaku aman 22 (48,9%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,200 (≥0,05), artinya tidak ada

hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan jenis kelamin, laki-laki lebih banyak berperilaku kurang aman dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan.

Tabel 4.3 Hubungan Lama Jam Kerja dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek *Online* Kota Bekasi Tahun 2024

Lama Jam Kerja	Perilaku K3				Total		P-Value ($<0,05$)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
<8 Jam	6	25	18	38,5	24	100	0,02
$\geq$ 8 Jam	18	69,2	8	66,7	26	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan Tabel 4.3 dapat dilihat bahwa jumlah responden lama jam kerja < 8 jam yang cenderung berperilaku aman 18 (38,5%) yang berperilaku kurang aman 6 (25%). Responden dengan lama kerja ≥ 8 jam yang cenderung berperilaku aman 8 (66,7%) dan yang berperilaku kurang aman 18 (69,2%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,02 (<0,05), artinya ada hubungan yang

signifikan antara lama jam kerja dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan lama jam kerja 8 jam lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan lama jam kerja ≥ 8 jam.

Tabel 4.4 Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek *Online* Kota Bekasi Tahun 2024

Masa Kerja	Perilaku K3				Total		P-Value ($<0,05$)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
<3 tahun	16	61,5	10	38,5	26	100	0,04
≥ 3 tahun	8	33,3	16	66,7	24	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat dilihat bahwa jumlah responden masa kerja <3 tahun yang berperilaku kurang aman 16 (51,5%), yang berperilaku aman 10 (38,5%). Responden dengan masa kerja ≥ 3 tahun yang berperilaku kurang aman 8 (33,3 %) dan berperilaku aman 16 (66,7%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,04 ($<0,05$), artinya ada

hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan masa kerja ≥ 3 tahun lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan masa kerja <3 tahun.

Tabel 4.5 Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek *Online* Kota Bekasi Tahun 2024

Pengetahuan	Perilaku K3				Total		P-Value ($<0,05$)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
Kurang	19	67,9	9	32,1	27	100	0,02
Baik	5	22,7	17	77,3	23	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan Tabel 4.5 dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mempunyai pengetahuan kurang yang berperilaku kurang aman 19 (67,9%) yang berperilaku aman 9 (32,1%). Responden yang mempunyai pengetahuan baik yang berperilaku kurang aman 5 (22,7%) dan yang berperilaku aman 17 (77,3%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,02 ($<0,05$), artinya terdapat hubungan

yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan pengetahuan tinggi lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pengetahuan rendah.

Tabel 4.6 Hubungan Sikap dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek *Online* Kota Bekasi Tahun 2024

Sikap	Perilaku K3				Total		P-Value (<0,05)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
Negatif	15	68,2	7	31,8	22	100	0,01
Positif	9	32,1	19	67,9	28	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan tabel 4.6 dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mempunyai sikap negatif yang berperilaku kurang aman 15 (68,2%), yang berperilaku aman 7 (31,8%). Responden yang mempunyai sikap positif yang berperilaku kurang aman 9 (32,1%) dan yang berperilaku aman 19 (67,9%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,01 ($<0,05$), artinya ada hubungan yang signifikan antara sikap

dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan sikap baik lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki sikap kurang baik rendah.

Tabel 4.7 Hubungan Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Keikutsertaan Pelatihan	Perilaku K3				Total		P-Value ($<0,05$)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
Tidak Ikut	9	90	1	10	10	100	0,04
Ikut	15	37,5	25	62,5	40	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan tabel 4.7 dapat dilihat bahwa jumlah responden yang tidak ikut dalam keikutsertaan pelatihan berperilaku kurang aman 9 (90%), yang berperilaku aman 1 (10%). Responden yang ikut pelatihan dan berperilaku kurang aman 15 (37,5%), dan yang berperilaku baik 25 (62,5%). Berdasarkan hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,04 ($<0,05$), artinya ada hubungan yang signifikan antara

keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan keikutsertaan pelatihan yang ikut lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan pengemudi yang tidak ikut pelatihan.

Tabel 4.8 Hubungan Fasilitas Sarana dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Fasilitas Sarana	Perilaku K3				Total		P-Value ($<0,05$)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
Kurang Memadai	13	50	13	50	26	100	0,496
Memadai	11	45,8	13	54,2	24	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan tabel 4.8 dapat dilihat bahwa jumlah responden fasilitas sarana kurang memadai dalam berperilaku kurang aman 13 (50%), yang berperilaku aman 13 (50%). Sedangkan responden yang fasilitas sarana memadai berperilaku aman 13 (54,2%) dan berperilaku kurang aman 11 (45,8%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,496 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang

signifikan antara fasilitas sarana dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan penemudi ojek *online* berdasarkan fasilitas sarana yang memadai lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan fasilitas sarana yang kurang memadai.

Tabel 4.9 Hubungan Dokumen Administrasi dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Dokumen Administratif	Perilaku K3				Total		P-Value (<0,05)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
Tidak Berlaku	8	38,1	13	61	21	100	0,183
Berlaku	16	55,2	13	44	29	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan tabel 4.9 dapat dilihat bahwa jumlah responden dokumen administratif tidak berlaku berperilaku aman 13 (61%), yang berperilaku kurang aman 8 (38,1%). Responden yang dokumen administratif berlaku berperilaku kurang aman 16 (55%), berperilaku aman 13 (44%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,183 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang

signifikan antara dokumen administratif aktif dengan perilaku keselamatan dan kesehatan pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan dokumen administratif berlaku lebih banyak berperilaku kurang aman dibandingkan dengan dokumen administratif yang tidak berlaku.

Tabel 4.10 Hubungan Dukungan Keluarga dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Dukungan Keluarga	Perilaku K3				Total		P-Value ($<0,05$)
	Kurang Aman		Aman				
	N	%	N	%	N	%	
Kurang Mendukung	10	38,5	16	61,5	26	100	0,131
Mendukung	14	58,3	10	41,7	24	100	
Total	24	48	26	52	50	100	

Berdasarkan tabel 4.10 dapat dilihat bahwa jumlah responden dukungan keluarga yang kurang mendukung berperilaku aman 16 (61,5%), yang berperilaku kurang aman 10 (38,5%). Responden yang dukungan keluarga mendukung berperilaku kurang aman 14 (58,3%), berperilaku aman 10 (41,6%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,131 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecenderungan pengemudi ojek *online* berdasarkan dukungan keluarga yang mendukung lebih banyak berperilaku aman dibandingkan dengan dukungan keluarga yang kurang mendukung.

Pembahasan

1. Hubungan Usia dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan tabel 4.1 dapat dilihat bahwa jumlah responden usia < 35 tahun yang berperilaku aman 21 (55,3%) dan berperilaku kurang aman 17 (44,7%). Responden dengan usia ≥ 35 tahun yang berperilaku kurang aman 7 (58,3%), berperilaku aman 5 (41,7%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,312 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara usia dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *Online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Berlicia & Camelia, 2023) dengan hasil uji statistik didapatkan p-value 0,245 sehingga tidak terdapat hubungan

yang signifikan antara usia dengan perilaku keselamatan berkendara pada ojek *online*.

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori Lam (2002) dalam (Lady, Rizqandini, 2020) dimana usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya risiko kecelakaan. Usia mempengaruhi perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara karena berbagai aspek perkembangan fisik, mental, dan sosial yang berbeda pada setiap tahap kehidupan. Usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya risiko kecelakaan.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti belum sesuai dengan teori (Lam, 2003) yang menyatakan bahwa usia bisa berhubungan dengan perilaku aman. Menurut peneliti tidak adanya hubungan antara usia dengan perilaku K3 berkendara dikarenakan adanya tekanan pekerjaan. Semua pengemudi terlepas dari usia maupun dalam menghadapi tekanan yang sama dalam mencapai target perjalanan atau pendapatan yang dapat mempengaruhi cara mereka berkendara.

2. Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan Tabel 4.2 dapat dilihat bahwa jumlah responden dengan jenis kelamin perempuan berperilaku aman 4 (80%), yang berperilaku kurang aman 1 (20%). Responden dengan jenis kelamin laki-laki yang berperilaku kurang aman 23 (51,1%) dan yang berperilaku aman 22 (48,9%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,200 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Anisa Hanif, 2021). Pada hasil uji statistik didapatkan p-value = 0,097. Nilai p-value lebih besar dari 0,05, hal ini menunjukkan tidak adanya hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan berkendara aman pada pengemudi ojek daring pada saat pandemik Covid-19 di Kota Bekasi (Hanif, 2022).

Menurut teori Tasca (2000) dalam Rindana (2022), pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang berhubungan dengan lalu lintas. Berbeda dengan pengemudi perempuan yang cenderung menganggap peraturan lalu lintas sebagai suatu yang penting, jelas, masuk akal, dan merasa berkewajiban untuk mematuhi.

Menurut peneliti tidak adanya hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku K3 dalam berkendara dikarenakan tidak meratanya distribusi responden laki-laki dan perempuan dalam penelitian ini.

3. Hubungan Lama Jam Kerja dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan Tabel 4.3 dapat dilihat bahwa jumlah responden lama jam kerja < 8 jam yang cenderung berperilaku aman 18 (38,5%) yang berperilaku kurang aman 6 (25%). Responden dengan lama kerja ≥ 8 jam yang cenderung berperilaku aman 8 (66,7%) dan yang berperilaku kurang aman 18 (69,2%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,02 ($< 0,05$), artinya ada hubungan yang signifikan antara lama jam kerja dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Puteri & Nisa (2020), pada hasil uji statistik didapatkan p-value kedua variabel tersebut sebesar 0,028, karena nilai signifikansi tersebut di bawah 0,05, ini berarti ada hubungan antara lama kerja terhadap perilaku *safety driving*.

Hasil penelitian ini sesuai dengan peraturan mengenai lama kerja pada sopir menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 90 ayat 2 disebutkan bahwa bagi pengemudi Kendaraan Bermotor Umum paling lama 8 jam sehari (RI, 2009). Lama kerja berhubungan dengan perilaku *safety driving* karena seorang sopir yang bekerja lebih dari 8 jam sehari akan cenderung mengalami kelelahan dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara, hal ini berdampak pada perilaku *safety driving* yang tidak aman.

Menurut peneliti adanya hubungan antara lama jam kerja dengan perilaku K3 dalam berkendara dikarenakan jam kerja yang panjang seringkali mengurangi waktu istirahat yang cukup bisa berdampak negative pada kesehatan fisik dan mental, memperburuk kemampuan mengemudi dan meningkatkan risiko kecelakaan dan perilaku berkendara yang tidak aman. Hasil penelitian ini juga didukung oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 90 ayat 2 yang menyatakan bahwa lama jam kerja berhubungan dengan perilaku aman.

4. Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat dilihat bahwa jumlah responden masa kerja <3 tahun yang berperilaku kurang aman 16 (51,5%), yang berperilaku aman 10 (38,5%). Responden dengan masa kerja ≥ 3 tahun yang berperilaku kurang aman 8 (33,3 %) dan berperilaku aman 16 (66,7%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,04 ($<0,05$), artinya ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Manurung et al., 2019). Pada hasil uji statistik didapatkan p-value = 0,000, karena nilai signifikansi tersebut $<0,05$ ini berarti ada hubungan antara masa kerja terhadap perilaku *safety driving*.

Menurut Tarwaka (2017) masa kerja adalah suatu kurun waktu atau lamanya tenaga kerja itu bekerja disuatu tempat. Sedangkan menurut Gibson (2009) bahwa orang yang mempunyai pengalaman akan selalu lebih pandai dalam menyikapi segala hal dari pada mereka yang sama sekali tidak memiliki pengalaman (Oktaviani, 2019).

Menurut peneliti adanya hubungan antara masa kerja dengan perilaku K3 dalam berkendara dikarenakan ketika seseorang mempunyai masa berkendara yang lama akan lebih cenderung melakukan tindakan yang lebih aman pada saat berkendara, karena sudah terbiasa dengan mengendarai secara aman dan

faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara aman. Hasil penelitian ini juga didukung oleh teori menurut Gibson (2017) yang menyatakan pengalaman berhubungan dengan perilaku aman.

5. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan tabel 4.5 dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mempunyai pengetahuan kurang yang berperilaku kurang aman 19 (67,9%) yang berperilaku aman 9 (32,1%). Responden yang mempunyai pengetahuan baik yang berperilaku kurang aman 5 (22,7%) dan yang berperilaku aman 17 (77,3%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,02 ($<0,05$), artinya terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Azizah, 2016) dari hasil uji statistik didapatkan nilai p-value 0,044 ($p<0,05$). Hal ini menunjukkan ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara.

Menurut teori Ferry Efendy dan Makhfudli (2009), tindakan atau perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih diingat dan langgeng daripada tindakan atau perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan (Novitasari, 2014).

Menurut peneliti adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku K3 dalam berkendara karena tindakan akan sesuai dengan pengetahuan apabila individu menerima isyarat yang kuat untuk memotivasi diri bertindak sesuai pengetahuan. Hasil penelitian ini juga didukung oleh teori menurut Ferry Efendi dan Makhfudli (2019) yang menyatakan orang yang berpengetahuan berhubungan dengan perilaku aman.

6. Hubungan Sikap dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan tabel 4.6 dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mempunyai

sikap negatif yang berperilaku kurang aman 15 (68,2%), yang berperilaku aman 7 (31,8%). Responden yang mempunyai sikap positif yang berperilaku kurang aman 9 (32,1%) dan yang berperilaku aman 19 (67,9%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,01 ($<0,05$), artinya ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Ramadhani et al., 2020) dari hasil uji statistik didapat nilai p-value = 0,000 ($<0,05$) artinya ada hubungan sikap dengan perilaku pengemudi ojek *online* tahun 2020.

Menurut Notoatmodjo (2018) sikap mempunyai tiga komponen utama yaitu: kesadaran, perasaan, situasi dan perilaku (Silitonga & Nuryeti, 2021).

Menurut peneliti adanya hubungan antara sikap dengan perilaku K3 berkendara karena sikap salah satu komponen yang membentuk kecenderungan untuk bertindak, baik positif maupun negatif.

7. Hubungan Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan tabel 4.7 dapat dilihat bahwa jumlah responden yang tidak ikut dalam keikutsertaan pelatihan berperilaku kurang aman 9 (90%), yang berperilaku aman 1 (10%). Responden yang ikut pelatihan dan berperilaku kurang aman 15 (37,5%), dan yang berperilaku baik 25 (62,5%). Berdasarkan hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,04 ($<0,05$), artinya ada hubungan yang signifikan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Yudhistira, 2019) dari hasil uji statistik didapatkan nilai p-value 0,03 ($<0,05$), menunjukkan bahwa ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan safety riding dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek *online* mitra PT. X

Menurut UU Nomor 13 Tahun 2003, pelatihan kerja adalah keseluruhan kegiatan untuk memberi, memperoleh, meningkatkan

serta mengembangkan kompetensi kerja, produktivitas, disiplin, sikap, dan etos kerja pada tingkat keterampilan dan keahlian tertentu. Pengemudi yang memenuhi standar kompetensi akan dapat menyelenggarakan lalu lintas yang tertib dan merupakan faktor pendukung dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara.

Menurut peneliti adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku K3 berkendara dikarenakan pelatihan memberikan pengetahuan dan keterampilan tentang keselamatan berkendara, etika layanan, dan navigasi yang efektif. Pengemudi yang terlatih lebih tahu cara mengemudi dengan aman dan efisien. Penelitian ini didukung oleh UU Nomor 13 Tahun 2003, yang menyatakan bahwa keikutsertaan pelatihan berhubungan dengan perilaku aman berkendara.

8. Hubungan Fasilitas Sarana dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Tabel 4.8 menjelaskan bahwa jumlah responden fasilitas sarana kurang memadai dalam berperilaku kurang aman 13 (50%), yang berperilaku aman 13 (50%). Sedangkan responden yang fasilitas sarana memadai berperilaku kurang aman 13 (54,2%) dan berperilaku kurang aman 11 (45,8%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,496 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara fasilitas sarana dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Mahardika & Arianto, 2022) dari hasil uji statistik didapatkan nilai p-value yaitu $0,001 < 0,05$. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara fasilitas dan sarana dengan perilaku *safety driving* pada *driver* taksi pandawa.

Menurut teori Manutung dalam Desky (2020) dimana ketersediaan alat pelindung diri menjadi faktor yang mendukung tindakan untuk diwujudkan menjadi suatu kenyataan dalam perubahan perilaku berkendara yang aman (Selpia Pobela et al., 2023).

Menurut peneliti tidak adanya hubungan antara fasilitas sarana dengan perilaku K3 berkendara dikarenakan keselamatan dan kesehatan berkendara sangat dipengaruhi oleh kesadaran dan tanggung jawab pribadi pengemudi. Bahkan jika fasilitas sarana memadai, pengemudi yang kurang peduli terhadap keselamatan dan kesehatan mungkin tetap berkendara dengan cara yang tidak aman. Prioritas ekonomi, banyak pengemudi ojek *online* yang mungkin lebih fokus pada memenuhi target penghasilan daripada memperhatikan keselamatan dan kesehatan mereka sendiri. Penelitian ini tidak sesuai dengan teori Manutung dalam Desky (2020) yang menyatakan bahwa ketersediaan sarana berhubungan dengan perilaku aman.

9. Hubungan Dokumen Administratif dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan tabel 4.9 dapat dilihat bahwa jumlah responden dokumen administratif tidak berlaku berperilaku aman 13 (61%), yang berperilaku kurang aman 8 (38,1%). Responden yang dokumen administratif berlaku berperilaku kurang aman 16 (55%), berperilaku aman 13 (44%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,183 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara dokumen administratif aktif dengan perilaku keselamatan dan kesehatan pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Muryatma, 2018), menunjukkan hubungan SIM pada responden dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) diperoleh nilai probabilitas 0,499 $\geq 0,05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*).

Kepemilikan surat izin mengemudi adalah hal yang sangat penting dan diwajibkan bagi pengendara kendaraan sepeda motor. Hal tersebut telah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengenai kepemilikan SIM bagi pengendara kendaraan bermotor. Surat Izin Mengemudi (SIM) merupakan surat yang

sangatlah penting bagi pengendara sepeda motor sebagai identitas bahwa pengendara telah diijinkan untuk mengendarai kendaraan bermotor sesuai dengan umur dan telah dinyatakan lulus tes SIM yang diberikan oleh kepolisian.

Menurut peneliti tidak adanya hubungan antara dokumen administrasi dengan perilaku K3 berkendara dikarenakan kepemilikan SIM dan STNK lebih terkait dengan penegakan hukum lalu lintas daripada pengawasan langsung terhadap perilaku berkendara sehari-hari.

10. Hubungan Dukungan Keluarga dengan Perilaku K3 pada Pengendara Ojek Online Kota Bekasi Tahun 2024

Berdasarkan tabel 4.10 dapat dilihat bahwa jumlah responden dukungan keluarga yang kurang mendukung berperilaku aman 16 (61,5%), yang berperilaku kurang aman 10 (38,5%). Responden yang dukungan keluarga mendukung berperilaku kurang aman 14 (58,3%), berperilaku aman 10 (41,6%). Hasil uji statistik didapatkan p-value sebesar 0,131 ($\geq 0,05$), artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi ojek *online* Kota Bekasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Arianto et al., 2024) dari hasil uji statistik didapatkan nilai $p = 0,420$. Hal ini menunjukkan tidak ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans.

Menurut Barth (1994) dukungan keluarga adalah informasi atau nasehat verbal dan non-verbal, bantuan nyata, atau tindakan yang diberikan oleh keakraban sosial atau didapat karena kehadiran mereka dan mempunyai manfaat emosional atau efek perilaku bagi pihak penerima (Maku et al., 2016).

Menurut peneliti tidak adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku K3 berkendara dikarenakan beberapa faktor seperti tekanan ekonomi. Pengemudi ojek *online* seringkali bekerja untuk memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga, tekanan untuk mendapatkan

penghasilan yang cukup bisa membuat mereka mengabaikan praktik keselamatan demi efisiensi waktu dan jumlah penumpang yang lebih banyak. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori Barth (1994) yang menyatakan bahwa dukungan keluarga mempunyai manfaat bagi perilaku.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis univariat, dari faktor predisposisi untuk kategori usia mayoritas berada pada usia < 35 tahun sebesar 38 (76%), jenis kelamin laki-laki sebesar 45 (90%), lama jam kerja ≥ 8 jam sebesar 26 (52%), masa kerja < 3 tahun sebesar 26 (52%), pengetahuan buruk sebesar 28 (56%), sikap positif sebesar 28 (56%). Berdasarkan hasil analisis univariat dari faktor pemungkin untuk kategori keikutsertaan pelatihan yang ikut sebesar 40 (80%), fasilitas sarana kurang memadai sebesar 26 (52%), syarat dokumen berlaku sebesar 29 (58%). Berdasarkan hasil analisis univariat dari faktor penguat untuk kategori dukungan keluarga kurang mendukung sebesar 26 (52%), perilaku aman sebesar 26 (52%).

Berdasarkan hasil penelitian bivariat hubungan yang signifikan antara lama jam kerja dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja p-value 0,02 ($<0,05$), masa kerja dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja p-value 0,04 ($<0,05$), pengetahuan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja p-value 0,02 ($<0,05$), sikap dengan keselamatan dan kesehatan kerja dengan p-value 0,01 ($<0,05$), keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan dan kesehatan kerja p-value 0,04 ($<0,05$) artinya ada hubungan yang signifikan.

Berdasarkan hasil penelitian bivariat tidak terdapat hubungan yang signifikan usia hasil dengan p-value 0,312 ($>0,05$), jenis kelamin dengan p-value 0,200 ($>0,05$), fasilitas sarana dengan p-value 0,496 ($>0,05$), dokumen administrative dengan p-value 0,183 ($>0,05$), dukungan keluarga dengan p-value 0,198 ($>0,05$) yang artinya tidak ada hubungan yang signifikan.

Saran

Terdapat beberapa hal yang disarankan peneliti bagi kemajuan dalam hal keselamatan dan kesehatan kerja.

1. Bagi Pengendara Ojek Online

- a) Diharapkan bagi pengendara ojek *online* untuk menambah wawasan mengenai informasi dan kesadaran tentang pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja ketika berkendara.
- b) Diharapkan bagi pengendara ojek *online* untuk mematuhi peraturan berkendara aman yang berlaku.

2. Bagi Perusahaan Ojek Online

- a) Disarankan untuk meningkatkan sosialisasi dan edukasi kepada pengendara agar senantiasa melaksanakan perilaku berkendara aman.
- b) Disarankan untuk meningkatkan ketersediaan APD pengemudi-penumpang.

3. Bagi Institusi STIKes PHI

- a) Diharapkan pihak kampus melakukan penyuluhan tentang bagaimana berperilaku aman dalam berkendara agar menjadi pengetahuan tambahan bagi mahasiswa/i dan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas serta melakukan kerjasama dengan pihak kepolisian ataupun Dinas Perhubungan guna mendisiplinkan mahasiswa/i dalam berkendara yang aman.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

- a) Peneliti selanjutnya diharapkan dapat menggunakan metode tambahan seperti metode observasi dalam menilai perilaku berkendara.
- b) Peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti hubungan antara perilaku berkendara aman dengan akibat yang akan terjadi jika menerapkan atau tidak menerapkan perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara.

Daftar Pustaka

- Adiputra, I. M. S., Trisnadewi, N. W., Oktaviani, N. P. W., & Munthe, S. A. (2021). Metodologi Penelitian Kesehatan.
- Afrina, L., Kusumajaya, H., & Meilando, R. (2023). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Response Time Perawat pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di IGD. *Jurnal Penelitian Perawat Profesional*, 5(2), 645–656. <https://doi.org/10.37287/jppp.v5i2.1524>
- Arianto, M. E., Saptadi, J. D., & Nurhasanah, A. (2024). Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman. April 2023, 101–109.
- Azizah, M. H. (2016). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015). *Kesehatan Masyarakat UNNES*, 3(2), 23–24. <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>
- Berlicia, I., & Camelia, A. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Terhadap Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Palembang. *Health Information : Jurnal Penelitian*, 15(3), 1–9. <https://doi.org/10.36990/hijp.v15i3.1328>
- Ferusgel, A., Butar-Butar, M. H., Chaniago, A. D., & Situmorang, R. K. (2021). Penyuluhan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Pada Driver Ojek Online di Medan. *Abdimas Galuh*, 3(2), 379. <https://doi.org/10.25157/ag.v3i2.6081>
- HANIF, A. (2022). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman Pengemudi Ojek Daring pada Masa Pandemi Covid-19 di Kota Bekasi Tahun 2021. In Repository.Uinjkt.Ac.Id. [https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/67315%0Ahttps://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/67315/1/Annisa Hanif - FIKES.pdf](https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/67315%0Ahttps://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/67315/1/Annisa%20Hanif%20-%20FIKES.pdf)
- Lady, Rizqandini, T. (2020). Efek Usia, Pengalaman Berkendara, dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57–64.
- Lam, L. T. (2003). Factors Associated with Young Drivers' Car Crash Injury: Comparisons Among Learner, Provisional, And Full Licensees. 35(6), 913–920.
- Mahardika, E. A., & Arianto, M. E. (2022). Dengan Perilaku Keselamatan Mengemudi (Safety Driving) pada Driver Pandawa Taksi. *Periodicals of Occupational Safety and Health*, 1(1), 17–23.
- Maku, W., Moku, B., & Purwanto, A. (2016). Dukungan Keluarga dan Sosial Terhadap Penanggulangan Hiv/Aids di Kabupaten Banggai. *Jurnal Administrasi Publik UNSRAT*, 1(043), 163258.
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi, R. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy*, 1(2), 91–99. <https://doi.org/10.35893/jhsp.v1i2.18>
- Muryatma, N. M. (2018). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal PROMKES*, 5(2), 155. <https://doi.org/10.20473/jpk.v5.i2.2017.155-166>
- Novitasari. (2014). Hubungan Pengetahuan dan Motivasi dengan Perilaku Petugas Kesehatan dalam Penatalaksanaan

- Manajemen Terpadu Balita Sakit (MTBS) Diare di Puskesmas Kota Cilegon.
- Oktaviani, L. (2019). Hubungan Masa Kerja, Pengetahuan APD dan Sikap Dengan Kepatuhan Penggunaan APD Pada Pekerja Bagian Ekstraksi di PT Jamu Air Mancur Karanganyar. *Digilib.Uns.Ac.Id*, 9–35.
- Portal Informasi Indonesia. (2024). Angka Kematian Kecelakaan Transportasi Turun Sepanjang 2023. *Indonesia.Go.Id*.
- Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport. *PREPOTIF: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4(1), 1–10. <https://doi.org/10.31004/prepotif.v4i1.555>
- Ramadhani, R., Indah, M. F., & Ernadi, E. (2020). Hubungan Antara Pengetahuan, Sikap, dan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding pada Pengemudi Ojek Online di Kota Banjarbaru Tahun 2020. *Kesehatan Masyarakat*. http://eprints.uniska-bjm.ac.id/4137/1/artikel_rezki_ramadhani.pdf
- RI, B. (2003). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. *Peraturan BPK*, 19(8), 159–170.
- RI, B. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Rindana, H. (2022). Hubungan Identitas dengan Perilaku Aggressive Driving pada Komunitas R-15 Crown Jambi. https://repository.unja.ac.id/54713/1/skrripsi_hendi_ridho_rindana.pdf
- Selpia Pobela, Moh. Rizki Fauzan, Darmin, & ChristienGloria Tutu. (2023). Hubungan Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri dan Kondisi Fisik Kendaraan dengan Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online di Kota Kotamobagu. *Graha Medika Public Health Journal*, 2(1), 41–47. <http://www.journal.iktgm.ac.id/index.php/publichealth/article/view/125/90>
- Silitonga, I. R., & Nuryeti, N. (2021). Profil Remaja Putri dengan Kejadian Anemia. *Jurnal Ilmiah Kesehatan (JIKA)*, 3(3), 184–192. <https://doi.org/10.36590/jika.v3i3.199>
- Sukma Senjaya, Aat Sriati, Indra Maulana, & Kurniawan, K. (2022). Dukungan Keluarga Pada ODHA yang Sudah Open Status di Kabupaten Garut. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 2(3), 1003–1010. <https://doi.org/10.53625/jcijurnalcakrawalailmiah.v2i3.4037>
- Yudhistira, R. (2019). Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online Mitra PT. X di Kota Semarang. *Skripsi*, 113.