

HUBUNGAN ANTARA PERILAKU *SAFETY RIDING* DAN STRES KERJA TERHADAP KECELAKAAN KERJA PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* KOMUNITAS X TEMBALANG

Sulaeman Apka Joddy¹, Ida Wahyuni², Bina Kurniawan²

¹Peminatan Kesehatan Keselamatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro
Jl. Prof. H. Soedarto, S.H., Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

²Bagian Kesehatan Keselamatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro
Jl. Prof. H. Soedarto, S.H., Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

*Corresponding author: sulaimanjoddy@gmail.com

ABSTRACT

Traffic accidents are still a serious problem in Indonesia, where cases tend to increase every year. Motorcycles are the type of vehicle that dominates traffic accidents that occur. One group of motorcycle riders who have a high risk of having an accident is an online motorcycle taxi driver. For online motorcycle taxi drivers, traffic accidents are work accidents. This study aims to analyze the relationship between safety riding behavior and work stress on accidents among online motorcycle taxi drivers in the X Tembalang Community. A cross sectional approach and data analysis using the chi-square method. The data was taken using a questionnaire instrument with the number of samples determined through the total sampling method of 30 people. The results showed that as many as 53.3% of respondents had safe driving behavior and as many as 70% of respondents had moderate work stress levels and the rest had low work stress levels. There was a relationship between safety riding behavior and work accidents (p -value = 0.017), there was no relationship between work stress and work accidents (p -value = 0.389) on online motorcycle taxi drivers in the X Tembalang community. The company should supervise the implementation of rider partner safety riding and involve the driver partner in setting policies. Riders should also implement and remind each other about safety riding and keep in touch to create a good psychological work environment to reduce work stress levels.

Keywords: Safety Riding; Work stress; Traffic Accidents.

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan serius di Indonesia. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Republik Indonesia, jumlah kecelakaan pada tahun 2018 sebanyak 109.2015 kasus. Angka tersebut mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya yang berjumlah 104.327 kasus.¹ Dari jumlah kasus kecelakaan tersebut, jenis kendaraan yang paling mendominasi adalah sepeda motor sebesar 56.541 kasus.² Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia terdapat 140.685 unit sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas pada tahun 2018. Dari data tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengendara motor memiliki tingkat risiko yang tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas.³

Salah satu kelompok pengendara motor yang memiliki resiko tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas adalah ojek. Dengan meningkatnya penggunaan internet di masyarakat mendorong penyedia jasa ojek membuat inovasi yaitu dengan pemesanan jasa ojek berbasis *online* atau yang biasa kita kenal sebagai ojek *online*. Ojek *online* pertama kali masuk ke Indonesia pada awal tahun 2015.⁴ Menurut data dari Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA), estimasi jumlah pengendara ojek *online* di Indonesia saat ini mencapai angka 4 juta orang.⁵

Jumlah pelanggaran pada tahun 2018 sebanyak 677, kemudian naik menjadi 696 pelanggaran pada tahun 2019. Peningkatan jumlah pelanggaran ini juga sejalan dengan peningkatan angka kecelakaan yang melibatkan pengendara ojek *online* sebesar 79% pada tahun 2019 dari tahun sebelumnya. Dari peningkatan angka kecelakaan tersebut, berdampak pada kenaikan jumlah korban luka ringan sebesar 93%, kenaikan jumlah korban meninggal sebesar 60%, serta naiknya kerugian materil sebesar 93%.⁶

Bagi pengendara ojek *online*, kecelakaan lalu lintas yang dialami dapat dikategorikan kedalam kecelakaan kerja. Teori tentang penyebab kecelakaan kerja sangat banyak, salah satunya adalah teori *three main factors*, yang di dalamnya menyebutkan bahwa kecelakaan kerja terjadi akibat 3 faktor utama, yaitu manusia, alat, dan lingkungan kerja.⁷ Berdasarkan studi pendahuluan yang telah dilakukan, pengendra ojek *online* sudah memiliki dan memakai peralatan yang sesuai standar karena diwajibkan oleh pihak perusahaan penyedia jasa. Namun, untuk faktor manusia dan lingkungan, masih ada hal yang dapat beresiko menyebabkan kecelakaan kerja, yaitu faktor perilaku *safety riding* dan faktor lingkungan psikologi yang bisa menyebabkan stres kerja.

Safety riding merupakan cara berkendara aman untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mencakup dasar pelatihan berkendara dengan mengutamakan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang.⁸ Menurut Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2019, pengendara diwajibkan untuk mengendarai sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi, dengan pengertian wajar yaitu tidak melakukan aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi. Namun, pengendara ojek *online* yang terlibat studi pendahuluan mengaku pernah dan sering melakukan pelanggaran lalu lintas, salah satu contohnya adalah menggunakan *smartphone* saat berkendara.

Selain *safety riding*, faktor yang dapat menjadi penyebab kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* adalah faktor lingkungan psikologis yang berdampak pada terjadinya stres kerja. Stres kerja adalah suatu kondisi ketegangan yang dihasilkan dari interaksi sesama manusia dengan pekerjaannya yang berakibat pada ketidakseimbangan fisik dan psikis dan berpengaruh pada emosi, proses berpikir, hingga kondisi seorang pekerja.⁹ Gejala stres kerja yang dialami pengendara ojek *online* dapat berupa perilaku mengkonsumsi minuman keras, menjadi pesimis, malas mengambil order, hingga mengajak teman sesama pengendara ojek *online* lain untuk tidak melanjutkan pekerjaan dan melakukan aktivitas lain.¹⁰

Oleh karena itu, berdasarkan permasalahan tersebut, peneliti ingin mencari tahu lebih dalam mengenai hubungan antara stres kerja dan perilaku *safety riding* terhadap kecelakaan pada pengendara ojek *online* di Komunitas X Tembalang.

METODE Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan metode deskriptif analitik menggunakan pendekatan *cross sectional*, yaitu pengumpulan data yang dilakukan sekaligus dalam satu saat. Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang dan sampel ditentukan melalui metode *total sampling* dengan jumlah 30 responden. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah perilaku *safety riding* dan stres kerja sedangkan variabel terikatnya berupa kecelakaan kerja. Instrumen penelitian yang digunakan pada penelitian ini yaitu berupa angket, yang bersumber dari beberapa penelitian sebelumnya. Setelah data terkumpul, data diolah dengan analisis univariat untuk mendeskripsikan setiap variabel dan analisis bivariat untuk mengetahui hubungan antara 2 variabel menggunakan teknik tabulasi silang dan uji *Chi-Square* yang memiliki taraf kesalahan sebesar 5% (0,05).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Univariat

a. Usia

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Usia Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang

Usia	Jumlah	
	Frekuensi	Persentase (%)
Muda	18	60
Tua	12	40
Total	30	100

Pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang didominasi oleh pengendara dengan kategori usia muda (≤ 35 tahun) yaitu sebanyak 18 orang (60%).

b. Pendidikan

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Pendidikan Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang

Pendidikan Terakhir	Jumlah	
	Frekuensi	Persentase (%)
SD	1	3,3
SMP	3	10
SMA	18	60
D3	3	10
S1	5	16,7
Total	30	100

Tingkat pendidikan pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang didominasi oleh pengendara dengan pendidikan tingkat SMA dengan jumlah 18 orang (60%) dan yang paling sedikit yaitu tingkat pendidikan SD berjumlah 1 orang (3,3%).

c. Masa Kerja

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang

Masa Kerja	Jumlah	
	Frekuensi	Persentase (%)
Baru	1	3,3
Sedang	12	40
Lama	17	56,7
Total	30	100

Pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang sebagian besar memiliki masa kerja dengan kategori lama (>3 tahun) yaitu sebanyak 17 orang (56,7%).

d. Perilaku *Safety Riding*

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Perilaku *Safety Riding* Pengendara Ojek *Online* Komunitas X Tembalang

Perilaku <i>Safety Riding</i>	Jumlah	
	Frekuensi	Persentase (%)
Aman	16	53,3
Tidak Aman	14	46,7
Total	30	100

Pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang yang menerapkan *safety riding* atau berkendara dengan kategori aman berjumlah 16 orang (53,3%).

e. Stres Kerja

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Stres Kerja Pengendara Ojek *Online* Komunitas X Tembalang

Stres Kerja	Jumlah	
	Frekuensi	Persentase (%)
Rendah	9	30
Sedang	21	70
Tinggi	0	0
Total	30	100

Sebagian besar pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang memiliki tingkat stres

2. Analisis Bivariat

a. Hubungan Antara Perilaku *Safety Riding* Terhadap Kecelakaan Kerja

Tabel 7. Tabulasi Silang Antara Perilaku *Safety Riding* Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek *Online* Komunitas X Tembalang

P. <i>Safety Riding</i>	Kecelakaan Kerja				Total		<i>p-value</i>
	Tidak Kecelakaan		Kecelakaan		f	%	
	f	%	f	%			
Aman	8	26,67	8	26,67	16	53,3	0,017
Tidak Aman	1	3,33	13	43,33	14	46,7	

Analisis data yang telah dilakukan, dapat bahwa terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang karena nilai signifikansi ($p\text{-value}=0,017$) $<0,05$. Bahkan, dari analisis yang telah dilakukan menunjukkan nilai *odd ratio* sebesar 13,00 yang artinya pengendara dengan perilaku berkendara yang tidak aman beresiko 13 kali mengalami kecelakaan kerja dibanding pengendara dengan perilaku berkendara yang aman. Hal ini menunjukkan bahwa penerapan perilaku *safety riding* sangat berguna untuk menurunkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Namun,

kerja sedang sebanyak 21 orang (70%) dan sisanya memiliki tingkat stres kerja rendah.

f. Kecelakaan Kerja

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Kecelakaan Kerja Pengendara Ojek *Online* Komunitas X Tembalang

Kecelakaan Kerja	Jumlah	
	Frekuensi	Persentase (%)
Pernah	21	70
Tidak Pernah	9	30
Total	30	100

Sebanyak 21 orang (70%) pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang pernah mengalami kecelakaan kerja bahkan 1 orang bisa mengalami kecelakaan kerja lebih dari sekali. Kecelakaan yang dialami responden antara lain berupa ditabrak kendaraan lain sejumlah 12 orang, terjatuh dari kendaraan sebanyak 11 orang, menabrak kendaraan lain sebanyak 8 orang, ban motor tergelincir sebanyak 6 orang, dan terbentur benda lain sebanyak 4 orang. Selain itu, kondisi pengendara saat mengalami kecelakaan juga cukup beragam, yaitu saat berkendara sendirian sebanyak 13 orang, saat di perjalanan memenuhi order dari penumpang sebanyak 13 orang, saat berkendara sambil membawa penumpang sebanyak 4 orang, sedang menepi di pinggir jalan dan saat berkendara sambil menggunakan telepon genggam sebanyak 3 orang.

pada kenyataannya, masih banyak pengendara sepeda motor yang menganggap bahwa penerapan *safety riding* hanya sebatas formalitas dan kejadian kecelakaan adalah takdir yang tidak dapat dihindari, maka dari itu anggapan seperti ini harus dihapus atau dihilangkan mengingat banyaknya hasil penelitian *sejenis* yang menyimpulkan bahwa risiko kecelakaan dapat meningkat secara signifikan jika pengendara tidak menerapkan perilaku *safety riding* dengan baik.

Hasil ini sejalan dengan penelitian terdahulu seperti penelitian Raihanatu (2018) menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang

signifikan antara *safety riding* dengan kecelakaan pengendara ojek *online* di Kota Pekanbaru dengan nilai signifikansi 0.000 dan koefisien korelasi sebesar 0,048 yang berada pada kategori sedang.¹¹ Selain itu juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan Felly Aprilia (2019) yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara *unsafe action* terhadap kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado dengan nilai signifikansi 0,002¹² dan penelitian Yelvina (2019) yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara perilaku pengemudi terhadap kecelakaan kerja pada pengemudi ojek di kota Bitung dengan nilai signifikansi 0,040.¹³

Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Bryanza Amak (2020) yang menyebutkan bahwa perilaku *safety riding* tidak berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online* Di Kota Manado dengan nilai signifikansi 0,478.¹⁴

Perusahaan penyedia jasa ojek *online* memang telah membuat aturan atau SOP tentang tata cara berkendara yang harus diikuti oleh mitranya. Namun, pada kenyataannya masih banyak pengendara ojek *online* yang tidak benar-benar menaati aturan tersebut, salah satunya dalam hal

b. Hubungan Antara Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja

Tabel 8. Tabulasi Silang Antara Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang

Stres Kerja	Kecelakaan Kerja				Total		p-value
	Tidak Kecelakaan		Kecelakaan		f	%	
	f	%	f	%			
Ringan	4	13,33	5	16,67	9	30	0,389
Sedang	5	16,67	16	53,33	21	70	

Analisis data yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang karena nilai signifikansi ($p\text{-value} = 0,389$) $> 0,05$.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Suhma (2020) yang menyatakan bahwa tidak ada pengaruh yang signifikan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja yang terjadi pada bagian rotary PT. X Kabupaten Jember dengan nilai signifikansi 0,639. Selain itu, ia juga mengatakan bahwa stres kerja yang dialami oleh respondennya bisa berkurang karena mereka biasa bergurau dengan rekan kerja sehingga tidak terjadi stres yang berkepanjangan.¹⁵

Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan beberapa penelitian lain seperti penelitian

menggunakan *smartphone* saat berkendara yang termasuk kedalam Tindakan *unsafe action* dan tidak menerapkan *safety riding* dengan baik. Sebanyak 17 responden (56,57%) masih sering menggunakan *smartphone* saat berkendara dan 3 pengendara mengalami kecelakaan saat menggunakan *Smartphone*. Pengendara ojek *online* memang saat membutuhkan *smartphone* saat bekerja, namun seharusnya pengendara menepi dan berhenti sejenak saat menggunakan alat tersebut. Meskipun masih banyak pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang yang masih dikategorikan tidak aman dalam berkendara, total skor yang didapatkan dari kuesioner perilaku *safety riding* cukup baik, hanya 2 responden yang skor totalnya dibawah 10 dari total 19 skor. Berdasarkan perkataan ketua komunitas, anggota pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang mulai sadar untuk menerapkan perilaku *safety riding* bukan hanya karena tuntutan perusahaan, namun juga dari pengalaman kecelakaan yang mereka alami dan saling mereka ceritakan satu sama lain, mereka sadar bahwa resiko kecelakaan tersebut bisa diturunkan bila mereka menerapkan perilaku *safety riding*

yang dilakukan Ribka (2019) yang menyatakan bahwa bahwa terdapat hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online* di Tembalang Semarang dengan nilai signifikansi 0,012. Tekanan stres kerja yang dialami pengendara ojek *online* bersumber dari berbagai hal, salah satunya dari rasa takut diberikan rating yang buruk oleh penumpang. Hal ini yang memicu pengendara ojek *online* untuk berfokus memenuhi keinginan penumpang dan mengesampingkan aspek keselamatan sehingga akhirnya pengendara tersebut mengalami kecelakaan.¹⁶

Penelitian yang dilakukan Taufik Hidayat (2020) juga menyatakan bahwa ada hubungan stres kerja dengan kecelakaan kerja pada petugas cleaning service di RSUD Ulin Banjarmasin dengan nilai signifikansi 0,010. Responden mayoritas berusia 28-

39 tahun yang merupakan usia produktif dan rentan mengalami stres. Keadaan stres yang dialami mengakibatkan kurangnya konsentrasi dan akhirnya mereka tidak memperhatikan aspek keselamatan diri.¹⁷

Stres kerja yang dialami oleh pengendara ojek *online* bisa bersumber dari berbagai hal, mulai dari tekanan yang diberikan oleh pelanggan, tekanan untuk mengejar target bonus, hingga tekanan dari lingkungan social sesama pengendara ojek *online*. Pada pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang, salah satu sumber stres kerja yang dirasakan paling berdampak adalah dari segi ekonomi, salah satunya tentang bonus yang diberikan perusahaan dirasa kurang sesuai oleh 86,6% anggota komunitas, bahkan sebanyak 76,7% anggota komunitas X Tembalang mengaku merasa gelisah bila gagal dalam mencapai bonus harian. Namun, stres kerja yang dirasakan oleh pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang hanya tidak mencapai tingkat tinggi. Salah satu penyebab berkurangnya tingkat stres pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang adalah keakraban yang dimiliki oleh sesama anggota komunitas, atau bahkan sesama pengendara ojek *online*. Hal ini bisa dilihat dari kegiatan yang biasanya mereka lakukan saat tidak mendapat *order-an*, mereka biasanya bersantai dengan rekan sesama pengendara ojek *online* dan saling bercanda. Selain itu, di masa pandemi ini banyak komunitas pengendara ojek *online* yang bubar atau tidak aktif, tapi komunitas X Tembalang tetap aktif dan menjalin silaturahmi antara anggotanya. Pada salah satu pertanyaan dalam kuesioner mengenai stres kerja, sebanyak 80% anggota komunitas X Tembalang percaya bahwa pengendara ojek *online* lain bersaing dengan jujur dalam memperoleh *order-an*, hal ini menunjukkan bahwa sesama pengendara ojek *online* tidak saling curiga dalam hal persaingan dan tidak meningkatkan stres kerja

KESIMPULAN

1. Sebanyak 53,3% pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang sudah menerapkan perilaku *safety riding* / berkendara aman.
2. Tingkat stres kerja pada pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang didominasi oleh pengendara dengan tingkat stres kerja sedang sebanyak 70% dan sisanya adalah responden dengan tingkat stres kerja rendah.
3. Sebanyak 70% pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang pernah mengalami kecelakaan kerja.
4. Terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* komunitas X Tembalang, dengan *p-value* 0,017.

5. Tidak terdapat hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* Komunitas X Tembalang, dengan *p-value* 0,389.

SARAN

1. Perusahaan melibatkan mitra pengendara dalam segala kebijakan perusahaan yang berdampak langsung pada mitra pengendara, termasuk penetapan bonus. Karena sebagian besar (86,6%) pengendara Komunitas X Tembalang tidak puas dalam penetapan bonus dan akan berdampak pada tekanan psikologis yang dapat memicu stres kerja dan hilangnya konsentrasi pada saat bekerja.
2. Pengendara ojek *online* saling berbagi informasi terkait lingkungan sekitar / lingkungan kerja, mulai dari yang dapat menghambat pekerjaan misalnya seperti info jalan banjir, berlubang, atau kondisi lalu lintas terkini, maupun informasi yang dapat membuat pekerjaan lebih lancar / efektif seperti jalan yang baru diperbaiki, jalan pintas atau semacamnya. Hal ini dapat dilakukan secara *online* melalui group *WhatsApp* atau secara langsung. Selain dapat mencegah hal-hal yang tidak diinginkan di jalan, juga dapat meningkatkan interaksi antara sesama pengendara ojek *online* yang pada akhirnya bisa mengurangi stres kerja yang dialami

DAFTAR PUSTAKA

1. Subdirektorat Statistik Transportasi, editor. Statistik Transportasi Darat 2018. Jakarta: Badan Pusat Statistik Indonesia; 2018.
2. Axiery R, Ginanjar R, Listyandini R. Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Ojek Online di Kota Bogor Tahun 2019. 2019;2(6):479–84.
3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Perhubungan Darat Dalam Angka 2018. Vol., -. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia; 2019.
4. Kristo fino Y. Awal Mula Transportasi Online Menjamur di Indonesia. 2017; Available from: www.inet.detik.com
5. Nugraha AR. Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia. Kumparan Tech [Internet]. 2020 Apr 9; Available from: www.kumparan.com
6. Anshori R. Angka Kecelakaan dan Pelanggaran Ojol di Jawa Tengah. 2020; Available from: www.Tagar.id
7. Swaputri E. Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja (Studi Kasus di PT. Jamu Air Mancur). Ilmu Kesehatan Masyarakat

- Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang.
8. Azizah MH. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa. Universitas Negeri Semarang; 2016.
 9. Asih GY, Widhiastuti H, Dewi R. Stres Kerja. Semarang: Semarang University Press; 2018. 100 p.
 10. Kuncoro WJ. Pengaruh Stres Terhadap Motivasi Kerja Driver di Komunitas Keluarga Gojek 3 Yogyakarta. Universitas Negeri Yogyakarta; 2018.
 11. Ruzain RB. Hubungan Pengetahuan Berkendara Selamat Dengan Kecelakaan Pengemudi Transportasi Roda Dua Berbasis Online Di Kota Pekanbaru. 2018;1(2):161–9.
 12. Kairupan FA, Doda DV, Kairupan BHR. Hubungan Antara Unsafe Action Dan Unsafe Condition Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Dan Ojek Pangkalan Di Kota Manado. Kesmas. 2019;8(6):89–98.
 13. Tanriono Y. Hubungan Kelelahan Kerja, Kualitas Tidur, Perilaku Pengemudi, Dan Status Gizi Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Ojek Di Kota Bitung. Kesmas. 2019;8(6):99–110.
 14. Bryanza A, Nancy SHM, Paul ATK. Hubungan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Online Dengan Kejadian Kecelakaan Lalulintas Di Kota Manado. J Public Heal Community Med. 1(1):45–51.
 15. Suhma FM, Novi AC, Ma'arufi I. Pengaruh Stres Kerja Terhadap Kejadian Kecelakaan Kerja Di Industri Kayu Lapis Bagian Rotary Jember , Indonesia The Effect of Work Stres on Work Accidents in the Rotary Department of the Plywood Industry in. 2020;3.
 16. Napitu RFH, Wahyuni I, Kuniawan B. Hubungan Antara Stres Kerja Dan Safety Climate Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online Di Tembalang Semarang. J Kesehat Masy. 2020;8(4).
 17. Hidayat T, Fauzan A, Rahman E, Arsyad M, Banjari A. Hubungan Beban Kerja Dan Stres Dengan Kecelakaan Kerja Pada Petugas Cleaning Service Di Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Ulin Banjarmasin Tahun 2020 The Relationship Between Workload And Stres With Work Accidents At Cleaning Service Officers At Ulin Banj. Fak Kesehat Masy Univ Islam Kalimantan. 2020;