

HUBUNGAN ANTARA UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDITION DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA PENGENDARA OJEK ONLINE DAN OJEK PANGKALAN DI KOTA MANADO

Felly Aprilia Kairupan*, Diana Vanda Doda**, B.H.Ralph Kairupan***

* Pascasarjana Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado

**Pascasarjana Prodi Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado

***Fakultas Kedokteran Universitas Sam Ratulangi Manado

Koresponden : vandadoda@unsrat.ac.id

ABSTRAK

Pekerjaan pengendara ojek dihadapkan pada tingkat bahaya dan risiko yang tinggi. Setiap tahun tingkat kecelakaan kerja pada pengendara ojek meningkat. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan unsafe action dan unsafe condition dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dan ojek pangkalan di kota Manado. Penelitian ini merupakan survei analitik kuantitatif dengan pendekatan cross-sectional. Instrumen penelitian menggunakan kuesioner dengan jumlah sampel 210 responden. Analisis bivariat menggunakan uji chisquare $\alpha=0,05$ dan analisis multivariat menggunakan uji regresi logistik dengan level signifikansi 5%. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, responden yang menjawab kategori aman pada faktor unsafe action (nilai ≤ 31) sebanyak 56,2% dan kategori aman pada unsafe condition (nilai ≤ 19) sebanyak 52,9%. Responden yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 76 responden (36,2%). Berdasarkan uji statistik, didapatkan hubungan antara unsafe action dengan kecelakaan kerja di dengan pvalue 0,006 dan OR 2,260 dan terdapat hubungan antara unsafe condition dengan kecelakaan kerja di dapatkan pvalue 0,022 dan nilai OR 1,975. Hasil multivariat didapatkan unsafe action merupakan variabel yang dominan pvalue 0,015 dan OR 2,062. Faktor unsafe action merupakan faktor yang paling berhubungan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dan ojek pangkalan di kota Manado.

Kata Kunci : Unsafe action, Unsafe Conditon, Kecelakaan Kerja, Pengendara Ojek

ABSTRACT

The work of motorcycle taxi drivers is faced with a high level of danger and risk. Every year the level of work accidents on motorcycle taxi riders increases. The purpose of this study was to determine the relationship between unsafe action and unsafe condition with work accidents on online motorcycle taxi drivers and base motorcycle taxi drivers in the city of Manado. This research is a quantitative analytic survey with cross-sectional approach. The research instrument used a questionnaire with a sample of 210 respondents. Bivariate analysis using chi-square test $\alpha = 0.05$ and multivariate analysis using logistic regression tests with a significance level of 5%. Based on research conducted, respondents who answered the safe category on the unsafe action factor (value ≤ 31) were 56.2% and the safe category in the unsafe condition (value ≤ 19) were 52.9%. Respondents who have experienced work accidents are 76 respondents (36.2%). Based on statistical tests, there is a relationship between unsafe action and work accident with p value 0,006 and OR 2,260 and there is a relationship between unsafe condition and work accident get pvalue 0,022 and OR value 1,975. Multivariate results obtained unsafe action is a dominant variable p value 0.015 and OR 2.062. The unsafe action factor is the most related factor to work accidents on online motorcycle taxi drivers and base motorcycle taxi drivers in the city of Manado.

Keywords: Unsafe action, Unsafe Conditon, Work Accident, Motorbike drivers

PENDAHULUAN

Kecelakaan kerja merupakan hal yang sering kali terjadi di dunia kerja. Salah satu pekerjaan yang berpotensi

mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi angkutan.

Menurut data dari Organisasi Kesehatan Dunia yang diterbitkan pada Juli 2017, terdapat ada sekitar 1,3 juta orang yang meninggal dunia setiap tahun di jalan dan antara 20 dan 50 juta menderita luka non-fatal. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di antara semua kelompok umur khususnya di antara mereka yang berusia 15-29 tahun. Sekitar tiga perempat (73%) dari semua kematian lalu lintas terjadi di antara laki-laki muda di bawah usia 25 tahun. Data Kepolisian Republik Indonesia, fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas tahun 2017 mencapai 30.684 jiwa dan di tahun 2016 25.869 jiwa. Angka tersebut lebih tinggi dibanding tahun 2015 (24.336 jiwa). Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Sulawesi Utara Direktorat Lalu Lintas melaporkan untuk data kecelakaan lalu lintas tahun 2018 sampai bulan Oktober adalah 1537 kasus dengan rincian Resor Kota Manado 568, Resor Bitung 169, Resor Minahasa 90, Resor Minut 136, Resor Tomohon 202, Resor Minsel 114, Resor Sangihe 28 dan Resor Talaud 21 kasus. Dengan jumlah pelaku kecelakaan pada Resor Kota Manado berdasarkan usia terbanyak umur 16 sampai 25 tahun yaitu 74 orang serta usia korban kecelakaan terbanyak usia 16 sampai 25 tahun yaitu 106 orang. Berdasarkan profesi pelaku untuk pengemudi adalah

7 orang. Dan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan pada tahun 2018 sampai bulan Oktober yang terbanyak yaitu sepeda motor yaitu 661 kendaraan.

Observasi awal oleh peneliti, peneliti mengamati masih banyak pengendara motor dalam hal ini pengendara ojek *online* maupun ojek pangkalan yang masih banyak melakukan tindakan yang tidak aman (*unsafe action*) seperti tidak memakai pelindung mata dan wajah, tidak menggunakan pelindung tangan, menggunakan celana pendek saat berkendara, hanya menggunakan helm pada jalan raya, menggunakan sandal saat berkendara, tidak menyalakan lampu sein saat merubah jalur dan berkendara dengan kecepatan tinggi. Selain itu masih banyak juga kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) yang didapati di kota Manado seperti jalan yang berlubang dan tidak ada lampu jalan di beberapa wilayah.

Berdasarkan hal tersebut maka peneliti ingin melakukan penelitian mengenai hubungan *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara motor dalam hal ini pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado.

METODE

Penelitian ini merupakan survei analitik kuantitatif dengan pendekatan *cross-*

sectional (potong lintang) Penelitian dilaksanakan di kota pada bulan Januari-April 2019. Instrumen penelitian yang digunakan adalah kuesioner yang sudah diuji validitas dan uji reabilitas dengan metode wawancara dengan jumlah sampel 210 responden. Analisis bivariat menggunakan uji *chisquare* $\alpha=0,05$ 95% dan analisis multivariat menggunakan

uji regresi logistik dengan level signifikansi 5%.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Univariat

Distribusi variable *unsafe action*, *unsafe condition* dan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado dapat dilihat di tabel 1

Tabel 1. Distribusi Responden

	N	%
<i>Unsafe action</i> (tindakan tidak aman)		
Aman (nilai ≤ 31)	118	56,2
Tidak aman (nilai >31)	92	43,8
Total	210	100,0
<i>Unsafe condition</i> (kondisi tidak aman)		
Aman (nilai ≤ 19)	111	52,9
Tidak aman (nilai >19)	99	47,1
Total	210	100,0
Kecelakaan kerja		
Pernah	76	36,2
Tidak pernah	134	63,8
Total	210	100,0

Berdasarkan tabel 1 pada variable *unsafe action* menunjukkan bahwa untuk kategori aman (nilai ≤ 31) sebanyak 118 responden (56,2%) dan kategori tidak aman (nilai >31) sebanyak 92 responden (43,8%). Pada variable *unsafe condition* untuk kategori aman (nilai ≤ 19) sebanyak 111 responden (52,9%) dan kategori tidak aman (nilai >19) sebanyak 99 responden (47,1%). Pada bagian kecelakaan kerja untuk responden yang pernah

mengalami kecelakaan kerja sebanyak 76 responden (36,2%) dan responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 134 responden (63,8%).

Bivariat

Hasil analisis hubungan antara *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado dapat dilihat pada table 2.

Tabel 2. Hubungan antara. *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja

<i>Unsafe action</i>	Kecelakaan kerja				Total	OR	<i>pvalue</i>
	Tidak	%	Ya	%			
Nilai ≤ 31	85	72,0	33	28,0	118	2,260	0,006
Nilai >31	49	53,3	43	46,7	92		
Jumlah	134	63,8	76	36,2	210		

<i>Unsafe condition</i>							
Nilai ≤ 19	79	71,2	32	28,8	111	1,975	0,022
Nilai > 19	55	55,6	44	44,4	99		
Jumlah	134	63,8	76	36,2	210		

Hasil uji statistik pada tabel 2 diatas, menunjukkan bahwa responden yang melakukan tindakan yang aman pada variable *unsafe action* yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 33 orang (28,0%), sedangkan responden yang melakukan tindakan yang tidak aman yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 43 orang (46,7%). Adapun nilai p yang diperoleh adalah 0.006 ($\alpha < 0,05$) dan angka *Odds Ratio* (OR) =

2,260. Responden yang menjawab kategori aman pada *unsafe condition* yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 32 orang (28,8%), dan responden yang menjawab kategori tidak aman yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 44 orang (44,4%). Adapun nilai *pvalue* yang diperoleh adalah 0.022 ($\alpha < 0,05$) dan angka *Odds Ratio* (OR) = 1,975.

Tabel 3. Analisis Regresi Logistik Variabel Independen Terhadap Kecelakaan Kerja

Variabel	S.E	Sig	Exp (B)	95% CI for EXP(B)	
				Lower	Upper
<i>Unsafe action</i>	0,298	0,015	2,062	1,149	3,701
<i>Unsafe condition</i>	0,298	0,059	1,757	,979	3,154

Berdasarkan hasil uji statistik pada tabel 3 maka diperoleh variabel yang berhubungan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado, yaitu *unsafe action* 0,015 ($< 0,05$). Jika dilihat dari faktor risiko berpeluang untuk kecelakaan kerja, maka pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan yang

melakukan *unsafe action* mempunyai peluang risiko 2,062 kali menyebabkan kecelakaan kerja.

Analisis Univariat

Pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado yang menjawab dengan kategori aman (nilai ≤31) lebih banyak dibandingkan dengan

yang menjawab tidak aman (nilai >31). *Unsafe action* atau tindakan tidak aman memberikan dampak langsung kepada angka kecelakaan kerja. Pernyataan ini dilihat dari jawaban responden yang kebanyakan jarang berkendara saat badan tidak fit, menggunakan pakaian pelindung, memeriksa kendaraan sebelum bekerja, membatasi kecepatan, menjaga jarak aman dan memperbaiki kendaraan saat bermasalah. *Unsafe action* dapat memberikan dampak negatif pada pekerja. Semakin banyak tindakan-tindakan tidak aman yang dilakukan pekerja maka semakin berisiko terjadinya kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian pada pekerja atau orang lain. Menurut Suwardi dan Daryanto (2018), *unsafe action* merupakan tindakan yang berbahaya yang mungkin dilatarbelakangi oleh faktor umur, kurangnya pengetahuan dan pengalaman, kelelahan, stres dll.

Pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado yang menjawab dengan kategori aman (nilai ≤ 19) lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab tidak aman (nilai >19). Pernyataan ini dilihat dari jawaban responden bahwa banyak kondisi yang tidak aman seperti cuaca hujan, kondisi pencahayaan yang gelap, kondisi jalan yang sempit, berlubang dan lalu lintas

yang padat jarang didapati serta jarang ada masalah dengan kendaraan.

Seperti halnya *unsafe action*, *unsafe condition* juga memiliki dampak negatif pada pekerja. Semakin banyak kondisi atau situasi yang tidak aman maka makin besar peluang terjadinya kecelakaan kerja pada pekerja yang dapat menyebabkan cedera sampai kematian. Menurut Tarwaka (2017), *unsafe condition* merupakan kondisi yang tidak aman yang disebabkan karena mesin atau peralatan yang tidak sesuai, lingkungan kerja yang buruk, tidak tersedia fasilitas yang memadai.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan kota Manado yang menjawab tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 134 responden lebih banyak dibanding yang menjawab pernah mengalami kecelakaan kerja 76 responden. Pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan kota Manado yang mengalami kecelakaan kerja paling banyak mengalami jenis kecelakaan terpeleset dan disebabkan karena jalan licin/belubang. Menurut Djatmiko (2016), kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi karena pekerjaan termasuk perjalanan menuju tempat kerja atau pulang dari tempat kerja. Dalam hal ini kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan adalah kecelakaan lalu lintas

dimana pekerjaan mereka adalah pada saat pergi menjemput penumpang, mengantarkan penumpang, mengantarkan barang maupun pulang ke rumah.

Hubungan Antara *Unsafe Action* Dengan Kecelakaan Kerja

Hasil dari uji menunjukkan nilai p yang diperoleh adalah 0.006 ($\alpha < 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara *unsafe action* (tindakan tidak aman) dan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado. Hasil analisis menunjukkan angka *Odds Ratio* (OR) = 2,260 yang menunjukkan bahwa pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado yang melakukan *unsafe action* (tindakan tidak aman) mempunyai kemungkinan 2,260 kali untuk mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan yang tidak melakukan tindakan tidak aman. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun pengendara ojek tidak melakukan tindakan tidak aman pengendara tetap berisiko terjadi kecelakaan seperti keadaan atau kondisi jalan yang dapat menyebabkan kecelakaan.

Begitu juga dengan penelitian dari Aidil Zaki Alqaf dari Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Andalas Padang

dengan judul Hubungan antara *Unsafe action* dan *Unsafe condition* dengan Kecelakaan Kerja pada Karyawan Harian di PT. Lembah Karet Kota Padang Tahun 2017 mendapatkan hasil uji statistic *p-value* sebesar $0,002 < \alpha (0,05)$. Berbanding terbalik dengan penelitian dari Ulaen Bagas dengan judul Hubungan antara Tindakan Tidak Aman dengan Kecelakaan Kerja pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung yang mendapat nilai $p=1,000$ sehingga hasilnya menunjukkan tidak terdapat hubungan antara tindakan tidak aman dengan kecelakaan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung.

Menurut teori Henrich dalam Tarwaka (2017) mengatakan bahwa 80% kecelakaan kerja disebabkan oleh *unsafe action*. Manusia sebagai faktor penyebab kecelakaan seringkali disebut "human error". Berdasarkan hasil penelitian, manusia paling sering melakukan hal-hal atau memiliki tingkah laku yang mendatangkan kecelakaan. Kadang tanpa disadari manusia berbuat ceroboh, lengah, acuh, berbuat kekeliruan, yang biasanya disebabkan oleh karena tidak terdapat kecocokan antara manusia dengan mesin/lingkungan, kurang pengetahuan atau pengalaman, fisik dan mental yang

tidak mampu serta kurang motivasi dan kesadaran.

Hubungan Antara *Unsafe Condition* Dengan Kecelakaan Kerja

Hasil uji menunjukkan nilai *pvalue* yang diperoleh adalah 0.022 ($\alpha < 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara *unsafe condition* (kondisi/situasi tidak aman) yang didapati responden saat bekerja dengan kecelakaan kerja. Hasil analisis menunjukkan angka *Odds Ratio* (OR) = 1,975 yang menunjukan bahwa pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado yang mendapati faktor *unsafe condition* (kondisi/situasi tidak aman) berisiko 1,857 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan yang tidak mendapati kondisi yang tidak aman. Dari jawaban responden didapati bahwa faktor *unsafe condition* yang paling banyak yaitu kondisi jalan dengan lalu lintas padat, jalan berlubang dan sempit. Responden juga banyak mendapati pencahayaan yang gelap, cuaca hujan, dan gangguan kendaraan yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

Sama halnya dengan penelitian Qisthiyah Qoimatul dengan judul Hubungan *Unsafe action* Dan *Unsafe condition* Dengan Kecelakaan Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat Di PT X

Surabaya tahun 2017. Dari hasil uji statistik diketahui bahwa terdapat hubungan *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja *p-value* 0,00 ($p=0,00 < 0,05$). Berbanding terbalik dengan penelitian dari Fitria Nurul Umamah dengan judul Analisis *Unsafe action* dan *Unsafe condition* dengan Kecelakaan Kerja pada pekerja di Jatindo Ukir Jepara tahun 2016, didapati hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara *unsafe action* dengan kecelakaan kerja nilai *p-value* = 0,758, tidak ada hubungan antara *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja nilai *p-value* = 0,322.

Menurut Irzal (2016), presentase penyebab kecelakaan kerja, yaitu 3% dikarenakan sebab yang tidak bisa dihindarkan (seperti bencana alam), selain itu 24% dikarebakan lingkungan atau peralatan yang tidak memenuhi syarat dan 73% dikarenakan perilaku yang tidak aman. Lingkungan kerja bila tidak memenuhi persyaratan dapat memengaruhi kesehatan kerja yang berakibat dapat menimbulkan kecelakaan kerja. Faktor-faktor lingkungan kerja antara lain suara bising, penerangan, kelembapan, suhu udara, pelayan kebutuhan karyawan dan kebersihan lingkungan.

Analisis Multivariat

Berdasarkan hasil uji bivariat *unsafe action* dengan kecelakaan kerja dan *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja nilai *pvalue* yang didapatkan < 0,05 yang berarti kedua variabel tersebut masuk dalam analisis multivariat. Hasil uji regresi diperoleh variabel yang berhubungan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado, yaitu *unsafe action* 0,015 (< 0,05). Jika dilihat dari faktor risiko berpeluang untuk kecelakaan kerja, maka pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan yang melakukan *unsafe action* mempunyai peluang risiko 2,062 kali menyebabkan kecelakaan kerja.

Penelitian yang dilakukan Doni R. Hidayat, ST dengan judul Pengaruh Perilaku Tidak Aman (*Unsafe action*) Dan Kondisi Tidak Aman (*Unsafe condition*) Terhadap Kecelakaan Kerja Karyawan Di Lingkungan PT. Freyabadi Indotama, mendapatkan hasil pengaruh UC (*Unsafe condition*) terhadap kecelakaan kerja, uji hipotesis dilakukan dengan langkah sebagai berikut: $H_0: b_2 = 0$ artinya UC (*Unsafe condition*) tidak mempengaruhi kecelakaan kerja $H_a: b_2 > 0$ artinya UC (*Unsafe condition*) berpengaruh positif terhadap kecelakaan kerja. Hasil perhitungan menghasilkan koefisien regresi sebesar -0.092 yang artinya bahwa UC (*Unsafe condition*)

terbukti tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kecelakaan kerja. Berbeda dengan studi Kasus Kecelakaan Kerja pada Pekerja Pengeboran Migas Seismic Survey PT. X di Papua Barat yang dilakukan Sigit Winarto dkk. Faktor-faktor yang berhubungan dengan kecelakaan kerja adalah lama kerja (*p value* 0,006), tindakan pekerja (*p value* 0,0001), dan lingkungan kerja (*p value* 0,001), sedangkan faktor yang tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja adalah umur (*p value* 0,116), pendidikan (*p value* 1,000), pelatihan (*p value* 0,252), informasi (*p value* 1,000). Secara multivariat, faktor lingkungan merupakan faktor yang paling berpengaruh terhadap kecelakaan kerja (*p value* 0,009; Exp.B 0,134). Tindakan dan lingkungan berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan kerja di PT. X.

Menurut Djatmiko (2016), faktor kecelakaan yang diakibatkan dari manusia/pekerja berhubungan dengan adanya suatu kecenderungan untuk celaka dari manusia itu sendiri. Ada beberapa orang yang bersifat sembrono, semasanya saja dalam bekerja, terlalu lambat atau mungkin tergesa-gesa dalam bekerja, masa bodoh, suka melamun dan lain-lain. Selalu ditemui bahwa 80-85% kecelakaan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan manusia. Bahkan ada suatu pendapat, bahwa akhirnya langsung atau tidak langsung kecelakaan

adalah dikarenakan oleh faktor manusia. Faktor manusia disini ialah tindakan-tindakan yang tidak sesuai standar atau tindakan tidak aman.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado sebanyak 210 responden, maka dapat di simpulkan bahwa:

1. Terdapat hubungan antara *unsafe action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado
2. Terdapat hubungan antara *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado
3. Dalam analisis multivariat, *unsafe action* berhubungan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan di kota Manado

SARAN

Adapun saran yang dapat diberikan pada penelitian ini adalah:

1. Bagi pemerintah data hasil penelitian ini diharapkan pemerintah atau dinas terkait untuk dapat lebih memperhatikan aturan yang mengatur tindakan yang tidak aman, memberikan pelatihan-pelatihan yang mengedukasi

pengendara tentang cara berkendara yang baik serta lebih memperhatikan kondisi jalan raya maupun lorong-lorong kecil dan pencahayaan yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja.

2. Bagi penyedia jasa layanan ojek *online* (Go-Jek dan Grab) untuk lebih memperhatikan keselamatan para pengendara dengan mengadakan sosialisasi tentang keselamatan dalam berkendara, melakukan pemeriksaan Alat Pelindung Diri (APD) dan keadaan kendaraan setiap bulan. Serta mengatur kembali jam kerja dan target poin untuk para pengendara.
3. Bagi dinas perhubungan agar terus memperhatikan jenis kendaraan khususnya untuk ojek yang langsung kordinasi atau ijinnya itu berasal dari perhubungan. Memperhatikan tentang jenis dan masa kendaraan agar benar-benar tidak akan mengakibatkan atau meminimalisir kecelakaan.
4. Penelitian ini dapat menjadi referensi dalam pembelajaran dan penelitian sejenis serta menambahkan variabel lain yang berhubungan dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan seperti variabel waktu bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Aidil A. 2017. Hubungan antara *Unsafe action* dan *Unsafe condition* dengan Kecelakaan Kerja pada Karyawan Harian di PT. Lembah Karet Kota Padang Tahun 2017. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Andalas Padang.
<http://scholar.unand.ac.id/24954/>. Diakses 27 Mei 2019
- Bagas U. 2018. Hubungan Antara Tindakan Tidak Aman Dengan Kecelakaan Kerja Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat Di PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung Jurnal KESMAS, Volume 7 Nomor 4
<http://ejournalhealth.com/index.php/kesmas/article/viewFile/937/9> 20 Diakses 11 April 2019
- Djarmiko R. 2016. Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Deepublish. Yogyakarta.
- Fitria N. 2016. Analisis *Unsafe action* Dan *Unsafe condition* Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Di Jatindo Ukir Jepara Tahun 2016. UDiNus Repository. <http://eprints.dinus.ac.id/20250/>. Diakses 27 Mei 2019
- Hidayat D. Pengaruh Perilaku Tidak Aman (*Unsafe action*) Dan Kondisi Tidak Aman (*Unsafe condition*) Terhadap Kecelakaan Kerja Karyawan Di Lingkungan PT. Freyabadi Indotama. www.stt-wastukencana.ac.id/jurnal/download/3.-DONI-R-HIDAYAT.pdf diakses 28 Mei 2017
- Irzal. 2016. Dasar-Dasar Kesehatan dan Keselamatan Kerja. Kencana. Jakarta.
- Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Sulawesi Utara Direktorat Lalu Lintas. Anatomi Jumlah Laka 2018.
- Qisthiyah Q. 2017. Hubungan *Unsafe action* Dan *Unsafe condition* Dengan Kecelakaan Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat Di PT X Surabaya tahun 2017. University of Nahdlatul Ulama Surabaya. <http://repository.unusa.ac.id/> diakses 27 Mei 2019
- Suwardi, Daryanto. 2018. Pedoman Praktis K3LH Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup. Gava Media. Yogyakarta.
- Tarwaka. 2017. Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implikasi K3 di Tempat Kerja. Harapan Press. Surakarta.
- WHO. 10 facts about global road safety. Update in July 2017. <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/en/> diakses 29 Oktober 2018
- Winarto S. 2016. Studi Kasus Kecelakaan Kerja pada Pekerja Pengeboran Migas Seismic Survey PT. X di Papua Barat. Jurnal Promosi Kesehatan Indonesia. ejournal.undip.ac.id/index.php/jpki/article/view/18985. Diakses 28 Mei 2019