



Online: <https://jurnal.fk.uisu.ac.id/index.php/ibnusina>

Ibnu Sina: Jurnal Kedokteran dan Kesehatan-Fakultas Kedokteran Universitas
Islam Sumatera Utara

ISSN 1411-9986 (Print) | ISSN 2614-2996 (Online)



Artikel Penelitian

HUBUNGAN PERILAKU DAN KONDISI TIDAK AMAN TERHADAP KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE KOMUNITAS GENT DI MEDAN

THE RELATIONSHIP BETWEEN UNSAFE ACTIONS AND CONDITIONS WITH WORK ACCIDENTS OF GENT ONLINE DRIVERS IN MEDAN

Andry Simanullang^a, Johannes Bastira Ginting^a, Buenita S^a, Yulia Fitriani^b, Anastasya Br Manurung^b

^aDosen Fakultas Kedokteran, Kedokteran Gigi dan Ilmu Kesehatan Universitas Prima Indonesia, JL. Sampul No 3, Medan, 20118, Indonesia

^bMahasiswa Fakultas Kedokteran, Kedokteran Gigi, dan Ilmu Kesehatan Universitas Prima Indonesia, JL. Sampul No 3, Medan, 20118, Indonesia

Histori Artikel

Diterima:
13 Februari 2025

Revisi:
15 Maret 2025

Terbit:
1 Juli 2025

Kata Kunci

Tindakan tidak aman,
kondisi tidak aman,
kecelakaan kerja

Keywords

*Unsafe action, unsafe
condition, work
accident*

Korespondensi

Tel. 082168124346
Email:
limyuliaf@gmail.com

ABSTRAK

Kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online* sering kali dipengaruhi oleh tindakan tidak aman (*unsafe action*) dan kondisi tidak aman (*unsafe condition*). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara *unsafe action*, seperti pelanggaran lampu merah, penggunaan lampu sein, penggunaan helm, penggunaan ponsel saat berkendara, kecepatan berlebihan, dan kelelahan, serta *unsafe condition*, seperti jalan berlubang dan kondisi kendaraan, terhadap kecelakaan kerja pengemudi ojek *online* komunitas *Great Rider Medan Team* (GENT) di Kota Medan. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain *cross-sectional*, dengan melibatkan 46 responden yang dipilih menggunakan teknik *total sampling*. Data dianalisis menggunakan analisis univariat, bivariat dengan uji *Chi-Square*, dan analisis multivariat menggunakan uji regresi linear berganda metode *enter*. Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa semua variabel yang diteliti memiliki hubungan signifikan dengan kejadian kecelakaan kerja, termasuk pelanggaran lampu merah, penggunaan lampu sein, penggunaan helm, penggunaan ponsel, kecepatan berlebihan, kelelahan, jalan berlubang, dan kondisi kendaraan. Analisis multivariat menunjukkan bahwa pelanggaran lampu merah, penggunaan lampu sein, dan penggunaan ponsel saat berkendara merupakan faktor dominan yang memengaruhi kecelakaan kerja dengan *p-value* < 0,05. Kesimpulan dari penelitian ini menekankan pentingnya kesadaran pengemudi terhadap keselamatan berlalu lintas, perbaikan kondisi jalan, dan perawatan kendaraan dalam mengurangi risiko kecelakaan kerja. Disarankan adanya pelatihan keselamatan kerja serta peningkatan pengawasan bagi pengemudi ojek *online* untuk meminimalkan risiko kecelakaan.

ABSTRACT

Work accidents among online motorcycle taxi drivers are often influenced by unsafe actions and unsafe conditions. This study aims to analyze the relationship between unsafe actions, such as running red lights, using turn signals, wearing helmets, using mobile phones while driving, speeding, and fatigue, as well as unsafe conditions, such as potholes and vehicle conditions, on work accidents among online motorcycle taxi drivers in the Great Rider Medan Team (GENT) community in Medan City. This study uses a quantitative method with a cross-sectional design, involving 46 respondents selected using the total sampling technique. Data were analyzed using univariate analysis, bivariate analysis with the Chi-Square test, and multivariate analysis using multiple linear regression with the enter method. The bivariate analysis results show that all studied variables are significant, including running red lights, using turn signals, wearing helmets, using mobile phones, speeding, fatigue, potholes, and vehicle conditions. The multivariate analysis indicates that running red lights, using turn signals, and using mobile phones while driving are the dominant factors affecting work accidents, with a p-value < 0.05. This study concludes that driver awareness of traffic safety, road condition improvements, and vehicle maintenance are essential to reducing work accident risks. It is recommended to conduct safety training and increase supervision for online motorcycle taxi drivers to minimize accident risks.

PENDAHULUAN

Kejadian yang tidak diinginkan, atau peristiwa yang tidak diharapkan, tidak diduga, atau tidak disengaja, yang terjadi dalam hubungan kerja dan berdampak pada kerugian, seperti cedera pekerja, kerusakan barang produksi, dan kehilangan waktu selama proses produksi, dikenal sebagai kecelakaan kerja.¹ Kecelakaan di tempat kerja merupakan masalah umum yang terjadi di antara karyawan dalam organisasi. Kecelakaan kerja ini terjadi karena beberapa faktor salah satunya akibat tindakan tidak aman (*unsafe action*) dan kondisi tidak aman.² Tindakan yang tidak aman (*unsafe action*) didefinisikan sebagai kesalahan manusia dalam mengikuti protokol kerja yang menyimpang dari prosedur operasional yang sesuai dan disepakati bersama, yang mengakibatkan terjadinya insiden yang berhubungan dengan pekerjaan. *Unsafe action* dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk stres, ketidakmampuan untuk bekerja, cacat fisik, sikap dan perilaku yang tidak aman, fokus berkurang, demotivasi, dan kepuasan kerja.³ Di sisi lain, kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) adalah faktor-faktor yang menempatkan pekerja dalam bahaya. Matondang mengklaim bahwa ada dua penyebab utama kecelakaan kerja, salah satunya adalah kondisi berbahaya. Elemen yang mempengaruhi situasi berbahaya dapat dibagi menjadi tujuh kategori: bahan, lingkungan kerja, alat, peralatan, jenis pekerjaan, proses kerja, dan prosedur.⁴

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia meningkat rata-rata 6,26% per tahun dari 2018 hingga 2022, diikuti oleh peningkatan

luka berat dan luka ringan masing-masing 0,09 persen dan 5,29 persen. Korban meninggal dunia turun 1,16%, sedangkan nilai kerugian materi akibat kecelakaan meningkat rata-rata 6,97% per tahun. Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Sumatera Utara Direktorat Lalu lintas menyampaikan bahwa sepanjang tahun 2021 telah terjadi 5.616 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia sebanyak 1.607 jiwa, korban luka berat sebanyak 1.566 jiwa dan korban luka ringan sebanyak 5.911 jiwa dan jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat pada tahun 2022 sebanyak 6.465 kasus, dengan korban meninggal dunia sebanyak 6.465, korban yang mengalami luka berat sebanyak 2.138 dan korban luka ringan sebanyak 7.196.⁵

Berdasarkan penelitian Kairupan, et al, tentang hubungan *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online* dan ojek pangkalan di Kota Manado disimpulkan bahwa pengemudi ojek *online* dan ojek pangkalan yang melakukan tindakan yang tidak aman (*unsafe action*) memiliki peluang 2,062 kali lebih besar untuk mengalami kecelakaan kerja. Hal ini dapat disimpulkan setelah didapati hasil analisis yang menunjukkan angka *Odds Ratio* (OR) = 2,260. Selain itu juga disimpulkan bahwa, terdapat hubungan antara *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek *online* dan ojek pangkalan di Kota Manado dengan hasil analisis *Odds Ratio* (OR) = 1,975 yang berarti bahwa pengemudi ojek *online* dan ojek pangkalan di Kota Manado yang mengalami *unsafe condition* berisiko 1,857 kali mengalami kecelakaan kerja dibandingkan pengemudi ojek

online dan ojek pangkalan yang tidak mengalami *unsafe condition*.⁶

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis dan memahami keterkaitan antara *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi ojek online Komunitas *Great Rider Medan Team* (GENT) pada tahun 2024.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode desain *cross sectional*. Pengumpulan data dilakukan dengan pengisian kuesioner menggunakan *google form* dengan menyertakan Surat Pernyataan Layak Etik Penelitian Kesehatan dengan Nomor Ketetapan 073/KEPK/UNPRI/VII/2024. Penelitian ini dilakukan di lokasi basecamp komunitas *Great Rider Medan Team* (GENT) yaitu Jl. Adi Sucipto, Sari Rejo, Kec. Medan Polonia, Kota Medan, Sumatera Utara. Penelitian ini dilakukan pada bulan Maret 2024 sampai September 2024. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengendara atau *driver* ojek online pada komunitas *Great Rider Medan Team* (GENT) di Kecamatan Medan Polonia yang berjumlah 46 orang. Dalam mengambil sampel penelitian ini menetapkan ukuran sampel dengan mengacu pada 46, yang dimana semua anggota populasi digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan rekomendasi Sugiyono (2016). Jika jumlah populasi kurang dari 100, lebih baik menggunakan seluruh populasi untuk penelitian sehingga menghasilkan penelitian populasi. Sehingga dalam penelitian ini sampel yang digunakan yaitu total sampling berjumlah 46 orang pengemudi ojek online pada komunitas

Great Rider Medan Team (GENT).⁷ Variabel independent dalam penelitian ini adalah *unsafe action* yaitu melanggar lampu merah, penggunaan lampu sein, penggunaan helm, menggunakan ponsel saat berkendara, kecepatan berlebihan, kelelahan dan *unsafe condition* yaitu kondisi jalan berlubang serta kondisi kendaraan. Sedangkan variabel dependen dalam dalam penelitian ini adalah kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi ojek online pada komunitas *Great Rider Medan Team* (GENT). Data dianalisis dengan menggunakan aplikasi SPSS dengan uji $\alpha=5\%$ *Chi-Square*.

HASIL

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Variabel Independen dan Dependen

Variabel	Label	Frekuensi	Persentase
Melanggar Lampu Merah	Tidak Melanggar	21	45.7%
	Melanggar	25	54.3%
Penggunaan Lampu Sein	Tidak Aman	32	69.6%
	Aman	14	30.4%
Penggunaan Helm	Tidak Aman	27	58.7%
	Aman	19	41.3%
Menggunakan Ponsel Saat Berkendara	Tidak Aman	23	50%
	Aman	23	50%
Kecepatan	Tidak Aman	27	58.7%
	Aman	19	41.3%
Kelelahan	Tidak Kelelahan	8	17.4%
	Kelelahan	38	82.6%
Jalan Berlubang	Tidak Aman	24	52.5%
	Aman	22	47.8%
Kondisi Kendaraan	Tidak Aman	25	54.3%
	Aman	21	45.7%
Kejadian Kecelakaan	Tidak Kecelakaan	17	37%
	Kecelakaan	29	63%

Sumber: Data primer yang diolah, 2024.

Berdasarkan Tabel 1 diatas, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pada variabel melanggar lampu merah terdapat 21 orang (45.7%) responden yang tidak melanggar lampu merah dan responden yang melanggar sebanyak

25 orang (54.3%), pada variabel penggunaan lampu sein yang memiliki perilaku tidak aman sebanyak 32 orang (69.6%) dan yang memiliki perilaku aman sebanyak 14 orang (30.4%). Variabel penggunaan helm, hasil penelitian didapatkan bahwa sebagian responden memiliki perilaku tidak aman sebanyak 25 orang (54.3%) dan yang memiliki perilaku aman sebanyak 21 orang (45.7%). Pada variabel lainnya yaitu menggunakan ponsel saat berkendara, dari hasil penelitian yang didapatkan bahwa sebagian responden memiliki perilaku tidak aman yaitu sebanyak 23 orang (50%) dan sebagian responden yang memiliki perilaku aman sebanyak 23 orang (50%). Pada variabel lainya seperti pada kecepatan yang memiliki perilaku tidak aman ada 27 orang (58.7%) sedangkan yang memiliki perilaku aman ada 19 orang (41.3%). Ditinjau pada variabel kelelahan hasil penelitian didapatkan bahwa responden yang tidak lelah sebanyak 8 orang (17.4%), responden yang memiliki kelelahan ringan sebanyak 14 orang (30.4%), responden yang memiliki kelelahan sedang sebanyak 18 orang (39.1%) dan responden yang memiliki kelelahan berat sebanyak 6 orang (13%). Kemudian, pada variabel jalan berlubang yang memiliki kondisi tidak aman sebanyak 26 orang (56.5%) dan yang memiliki kondisi aman sebanyak 20 orang (43.5%). Pada variabel kondisi kendaraan pada penelitian ini terdapat yang memiliki kondisi tidak aman yaitu sebanyak 25 orang (54.3%) dan

yang memiliki kondisi aman sebanyak 21 orang (45.7%). Hasil penelitian tentang kejadian kecelakaan menunjukkan bahwa yaitu responden yang tidak kecelakaan sebanyak 17 orang (37%), responden yang mengalami kecelakaan ringan sebanyak 18 orang (39.1%), responden yang mengalami kecelakaan sedang sebanyak 8 orang (17.4%) dan yang mengalami kecelakaan berat sebanyak 3 orang (6.5%).

Dari hasil penelitian pada Tabel 2 didapatkan bahwa nilai *Pearson Chi-Square* masing-masing variabel, dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0.05$). Maka, pada semua variabel independen yaitu Melanggar Lampu Merah dengan *p-value* (0.001), Penggunaan Lampu Sein dengan *p-value* (0.004), Penggunaan Helm dengan *p-value* (0.022), Penggunaan Ponsel dengan *p-value* (0.002), Kecepatan dengan *p-value* (0,001), Kelelahan dengan *p-value* (0,002), Kondisi Jalan Berlubang dengan *p-value* (0.004), dan Kondisi Kendaraan dengan *p-value* (0,012), memiliki nilai *p-value* lebih kecil daripada tingkat signifikansi 95% ($\alpha=0.05$) maka H_a diterima, yang berarti terdapat pengaruh antara variabel Melanggar Lampu Merah, Penggunaan Lampu Sein, Penggunaan Helm, Penggunaan Ponsel, Kecepatan, Kelelahan, Kondisi Jalan Berlubang, dan Kondisi Kendaraan dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek *Online* Komunitas *Great Rider* Medan *Team* (GENT).

Tabel 2. Hubungan Antara *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan Kejadian Kecelakaan Kerja

Variabel	Sub-Kategori	Kejadian Kecelakaan		Total	df	p-value
		Kecelakaan	Tidak Kecelakaan			
Melanggar lampu merah	Melanggar	2	19	21	1	0.001
		4.3%	41.3%	45.7%		
	Tidak Melanggar	15	10	25		
		32.6%	21.7%	54.3%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		
Penggunaan Lampu Sein	Tidak aman	7	25	32	1	0.004
		15.2%	54.3%	69.6%		
	Aman	10	4	14		
		21.7%	8.7%	30.4%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		
Penggunaan Helm	Tidak Aman	5	20	25	1	0.022
		10.9%	43.5%	54.3%		
	Aman	12	9	21		
		26.1%	19.6%	45.7%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		
Penggunaan Ponsel	Tidak Aman	3	20	23	1	0.002
		6.5%	43.5%	50.0%		
	Aman	14	9	23		
		30.4%	19.6%	50.0%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		
Kecepatan	Tidak Aman	4	23	27	1	0.001
		8.7%	50.0%	58.7%		
	Aman	13	6	19		
		28.3%	13.0%	41.3%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		
Kelelahan	Tidak Kelelahan	7	1	8	1	0.002
		15.2%	2.2%	17.4%		
	Kelelahan	10	28	38		
		21.7%	60.9%	82.6%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		
Kondisi Jalan Berlubang	Tidak Aman	5	21	26	1	0.011
		10.9%	45.7%	56.5%		
	Aman	12	8	20		
		26.1%	17.4%	43.5%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		
Kondisi Kendaraan	Kurang Baik	4	21	25	1	0.004
		8.7%	45.7%	54.3%		
	Baik	13	8	21		
		28.3%	17.4%	45.7%		
Total	17	29	46			
		37.0%	63.0%	100.0%		

Sumber: Data primer yang diolah, 2024.

Tabel 3. Pemodelan Multivariat Akhir

NO	Variabel	B	Sig	Exp(B)	95% C.I.for EXP(B)	
					Lower	Upper
1	Melanggar Lampu Merah	-3.687	.004	.025	.002	.314
2	Penggunaan Lampu Sein	-2.440	.046	.087	.008	.955
3	Penggunaan Ponsel	-3.546	.005	.029	.002	.342

Sumber: Data primer yang diolah, 2025.

Ditemukan bahwa variabel Melanggar Lampu Merah, Penggunaan Lampu Sein dan Penggunaan Ponsel memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kecelakaan kerja, hal ini didukung oleh nilai signifikan (Sig) yang lebih kecil dari 0,05 pada ketiga variabel. Melanggar lampu Merah dengan koefisien -3.687 dan nilai *p-value* 0.025 menunjukkan bahwa seseorang yang Melanggar Lampu Merah memiliki peluang kecelakaan sebesar 0.025 kali dibandingkan orang yang tidak Melanggar Lampu Merah. Kemudian, pada variabel Penggunaan Lampu Sein dengan koefisien -2.440 dan nilai *p-value* 0.046 menunjukkan bahwa seseorang yang tidak menggunakan Lampu Sein memiliki peluang kecelakaan sebesar 0.087 kali dibanding orang yang menggunakan lampu sein. Sedangkan, pada variabel Penggunaan Ponsel memiliki koefisien -3.546 dan *p-value* 0,005 menunjukkan bahwa seseorang yang menggunakan ponsel saat berkendara memiliki peluang kecelakaan sebesar 0.029 kali dibandingkan yang tidak menggunakan ponsel.

Variabel yang tidak signifikan, seperti Penggunaan Helm, Kecepatan, Kelelahan, Kondisi Jalan Berlubang dan Kondisi Kendaraan tidak secara langsung berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja namun variabel-variabel tersebut berinteraksi dengan variabel lain yang signifikan sehingga dapat meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan kerja.

DISKUSI

Berdasarkan hasil analisis, maka dihasilkan beberapa informasi secara rinci tentang hubungan antara variabel dependen dan variabel independen. Variabel Melanggar

Lampu Merah (*p-value* = 0.001 < 0.05) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Melanggar Lampu Merah dengan Kejadian Kecelakaan Kerja. Didukung oleh penelitian terdahulu bahwa, faktor manusia seperti melanggar rambu lalu lintas mendominasi kontruksi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia maupun di dunia⁸. Hasil uji *Chi-Square* untuk variabel Penggunaan Lampu Sein (*p-value* = 0.004 < 0.05) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Penggunaan Lampu Sein dengan Kejadian Kecelakaan Kerja. Sejalan dengan penelitian terdahulu, didapati hasil *p-value* 0,006 sehingga disimpulkan terdapat hubungan antara penggunaan lampu sein yang tidak aman dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Tanpa adanya sinyal dari lampu sein, pengendara lain tidak mendapatkan peringatan, sehingga memiliki waktu yang lebih sedikit untuk bereaksi terhadap pemberhentian mendadak, belokan, atau perubahan jalur, yang dapat berpotensi menyebabkan kecelakaan pada kendaraan roda dua.⁹

Pada variabel Penggunaan Helm (*p-value* = 0.022 < 0.05) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Penggunaan Helm Kejadian Kecelakaan Kerja. Hasil ini sejalan dengan penelitian pada pengendara sepeda motor di Kota Jambi Tahun 2022 diperoleh nilai $p=0,040$ sehingga ada hubungan antara penggunaan helm dengan kecelakaan lalu lintas.¹⁰ Hasil uji *Chi-Square* untuk variabel Penggunaan ponsel (*p-value* = 0.002 < 0.05) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Penggunaan Ponsel dengan Kejadian Kecelakaan Kerja. Dalam penelitian

terdahulu didapati hasil $p\text{-value} < 0,005$ yang berarti terdapat hubungan antara bermain ponsel saat mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena bermain ponsel dapat menyebabkan gangguan, ketidaknyamanan, dan hilangnya konsentrasi.¹¹

Pada variabel Mengemudi dengan Kecepatan Berlebihan berlebihan ($p\text{-value} = 0,001 < 0,05$) menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kecepatan berlebihan dengan kejadian kecelakaan kerja. Hasil ini sejalan dengan penelitian Umniyatun menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kecepatan berkendara dan risiko kecelakaan motor, dengan $p\text{-value} < 0,001$. Pengemudi yang melaju dengan kecepatan tinggi memiliki risiko 1,4 kali lebih besar mengalami tabrakan dibandingkan dengan mereka yang berkendara dengan kecepatan rendah atau sedang.¹² Hasil uji *Chi-Square* untuk variabel kelelahan ($p\text{-value} = 0,002 < 0,05$) menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kelelahan dengan kejadian kecelakaan kerja. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Tanriono, yang menemukan bahwa kelelahan kerja memiliki hubungan signifikan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek di Kota Bitung. Analisis menunjukkan nilai signifikansi (p) sebesar 0,001 yang berada di bawah batas 0,05. Hasil ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat kelelahan kerja, semakin besar pula risiko terjadinya kecelakaan kerja pada para pengemudi ojek di wilayah kota Bitung.¹³

Hasil uji *Chi-Square* untuk variabel kondisi jalan berlubang ($p\text{-value} = 0,011 < 0,05$) menunjukkan adanya hubungan yang signifikan

antara kondisi jalan berlubang dengan kejadian kecelakaan kerja. Ini sejalan dengan penelitian terdahulu yaitu menunjukkan bahwa faktor kondisi jalan dan lingkungan, seperti jalan berlubang, berkontribusi pada kecelakaan lalu lintas fatal sebesar 16%.¹⁴ Hasil uji *Chi-Square* untuk variabel kondisi kendaraan ($p\text{-value} = 0,004 < 0,05$) menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kondisi kendaraan dengan kejadian kecelakaan kerja. Faktor-faktor kendaraan yang paling sering menyebabkan masalah mencakup ban pecah, rem yang tidak berfungsi dengan baik, kerusakan akibat kelelahan logam yang membuat bagian kendaraan patah, serta komponen aus yang tidak segera diganti. Hal ini diperkuat oleh penelitian terdahulu yaitu dengan $p\text{-value}$ sebesar 0,002 ($p < 0,05$), disimpulkan adanya hubungan signifikan antara kondisi kendaraan dengan kejadian kecelakaan pada pengemudi ojek online yang menjadi mitra PT.X. Artinya, kondisi kendaraan yang kurang baik dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Kendaraan yang tidak terawat atau dalam kondisi yang tidak optimal, seperti rem yang aus, ban yang gundul, atau lampu yang tidak berfungsi, menjadi faktor risiko yang cukup tinggi bagi keselamatan pengemudi.¹⁵

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan, maka diambil kesimpulan bahwa variabel melanggar lampu merah, penggunaan lampu sein, penggunaan helm, menggunakan ponsel saat berkendara, kecepatan, kelelahan, jalan berlubang dan kondisi kendaraan memiliki hubungan

signifikan dengan terjadinya Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek *Online* Komunitas *Great Rider Medan Team* (GENT) berdasarkan hasil uji *Chi-Square*. Sedangkan hasil multivariat dengan metode *Forward Enter* menunjukkan bahwa terdapat 3 variabel yang paling dominan dalam mempengaruhi Kejadian Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek *Online* Komunitas *Great Rider Medan Team* (GENT) yaitu melanggar lampu merah, penggunaan lampu sein dan penggunaan ponsel.

DAFTAR REFERENSI

1. Runtuwarow NY, Kawatu PAT, Maddusa SS. Hubungan Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri Dengan Kejadian Kecelakaan Kerja. *Indones J Public Heal Community Med*. 2020;1(2):21-26.
2. Manurung J, Sitorus ME, Rinaldi R. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *J Heal Sci Physiother*. 2020;1(2):91-99. doi:10.35893/jhsp.v1i2.18
3. Suhma FM, Caesarina A, Marchianti N, Ma I. Effect of Unsafe Actions and Conditions with Work Accidents in the Rotary Section of Plywood Industry Pt.x Jember, Indonesia. *Medico-Legal Updat*. 2021;(December 2018):274-279. doi:10.37506/mlu.v21i3.2997
4. Nabila SP, Widowati E. Correlation between the factors of unsafe acts and unsafe conditions and the occurrence of work accidents among construction workers (a case study of PT X at Hospital Y project). 2022;1(2):58-67.
5. Badan Pusat Statistik. *Statistik Transportasi Darat 2022*. 2022 doi:8302004
6. 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. *J Kesmas*. 2020;8(6):89-98.
7. Sugiyono. *Metode Penelitian Kualitatif Dan R and D*. Vol 3.; 2013.
8. Mubalus SFE. Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Sorong Dan Penanggulangannya. *Sosced*. 2023;6(1):182-197.
9. Amalia FM, Nurmansyah MI. Perilaku Berisiko dalam Berkendara dan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor pada Mahasiswa. *J Kesehat*. 2020;3(4):273-286.
10. Fitri, Nur; Hilal TSS. Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor Roda Dua di Kota Jambi. *J Inov Penelit*. 2023;3(10):7877-7882.
11. Kogani M, Almasi SA, Ansari-Mogaddam A, et al. Relationship between using cell phone and the risk of accident with motor vehicles: An analytical cross-sectional study. *Chinese J Traumatol - English Ed*. 2020;23(6):319-323. doi:10.1016/j.cjtee.2020.08.002
12. Umniyatun Y, Nurmansyah MI, Farradika Y, Purnama TB, Hidayat DN. Motorcycle risky behaviours and road accidents among adolescents in Jakarta metropolitan area, Indonesia. *Int J Inj Contr Saf Promot*. 2021;28(3):339-346. doi:10.1080/17457300.2021.1928229
13. Tanriono Y, Doda DV, Manampiring AE. HUBUNGAN KELELAHAN KERJA , KUALITAS TIDUR , PERILAKU PENGEMUDI OJEK DI KOTA BITUNG. *J KESMAS*. 2020;8(6):99-110.
14. Hidayat AW, Utami SRL. Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Semarang. *J Kaji Tek Sipil*. 2020;5(1):28-35. doi:10.52447/jkts.v5i1.4111
15. Yudhistira R, Pratama A, Koesyanto H, Artikel I. 3 HIGEIA 4 (Special 1) (2020) HIGEIA JOURNAL OF PUBLIC HEALTH RESEARCH AND DEVELOPMENT Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online. *J Kesehat Masy*. 2020;4(Special 1):13-24.