



Hubungan Pengetahuan, Sikap dan Kelelahan Kerja dengan Perilaku *Safety Riding* pada Pengendara Go-Jek di Kota Malang

Dwi Rahayuning Surastia¹, Moch. Yunus², Anita Sulistyorini³, Marji⁴

^{1,2,3,4}Universitas Negeri Malang

Jl. Semarang No. 5 Malang, Jawa Timur, Indonesia

Korespondensi penulis: moch.yunus.fik@um.ac.id²

Abstract. East Java is a Province in Indonesia with the highest of traffic accident cases on 2022 years, it is 3.555 cases. Efforts to prevent and reduce cases of traffic accidents can be done by safety riding. The application of safety riding can be realized if it was balanced with a good knowledge and attitude by drivers on the road. Along Malang City Road are dominated by Gojek drivers with an infinite population each year. Based on preliminary studies, it was known that Gojek drivers often experience work fatigue and supported by erratic work durations even exceeded standards, which can lead to unsafe behavior when driving. The purpose of this research was to determine a relationship between knowledge, attitudes and work fatigue with safety riding behavior on Gojek drivers in Malang City. This research method used a cross sectional design with a quantitative approach and accidental sampling technique. Sample of 60 Gojek drivers in Malang City. The bivariate test used a chi square test. The results showed that there was no relationship between knowledge and attitude with safety riding behavior ($p=0,697$ dan $p=1,000$), and there was a relationship between work fatigue with safety riding behavior ($p=0,000$). It can be concluded that the higher level of Gojek drivers fatigue, it make more unsafe their safety riding behavior. So, it was recommended to pay more attention an enough rest time and focus while working.

Keywords: safety riding behavior; work fatigue; Go-jek

Abstrak. Jawa Timur merupakan provinsi di Indonesia dengan angka kasus kecelakaan lalu lintas tertinggi pada tahun 2022 yaitu sebesar 3.555 kasus. Upaya pencegahan dan penurunan kasus kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan dengan *safety riding*. Penerapan *safety riding* dapat terwujud jika diimbangi dengan pengetahuan dan sikap yang baik oleh pengendara di jalan raya. Sepanjang jalan Kota Malang didominasi oleh pengendara Go-jek dengan populasi infinit setiap tahunnya. Berdasarkan studi awal diketahui bahwa pengendara Go-jek sering mengalami kelelahan kerja dan didukung durasi kerja tidak menentu bahkan melebihi standar, sehingga dapat menimbulkan perilaku tidak aman saat berkendara. Tujuan penelitian untuk mengetahui hubungan pengetahuan, sikap dan kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang. Metode penelitian menggunakan desain *cross sectional* dengan pendekatan kuantitatif dan teknik *accidental sampling*. Sampel sebanyak 60 pengendara Go-jek di Kota Malang. Uji bivariat menggunakan uji *chi square*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan perilaku *safety riding* ($p=0,697$ dan $p=1,000$), serta terdapat hubungan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* ($p=0,000$). Dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi tingkat kelelahan pengendara Go-jek, maka semakin tidak aman perilaku *safety riding*, sehingga disarankan untuk lebih memperhatikan waktu istirahat yang cukup dan selalu fokus saat bekerja.

Kata kunci: perilaku *safety riding*; kelelahan kerja; Go-jek

PENDAHULUAN

Segala kebutuhan masyarakat sehari-hari semakin dipermudah dengan adanya kemajuan teknologi dan transportasi. Kemudahan dalam mengakses transportasi umum dapat meningkatkan mobilitas masyarakat. Hal tersebut dapat memicu terjadinya kepadatan lalu lintas. Dengan adanya perkembangan kepadatan lalu lintas, maka banyak ditemukan fakta yang menunjukkan bahwa jalan raya menjadi sumber potensi pembunuhan manusia modern (Ariwibowo, 2013). Kecelakaan lalu lintas (KLL) merupakan penyebab kematian kedelapan, apabila tidak segera dilakukan tindakan pencegahan maka tahun 2030 dapat menjadi penyebab kematian utama di dunia (WHO, 2013). Menurut WHO (2018) jumlah KLL terjadi peningkatan sebanyak 11% dalam tiga tahun, dari tahun 2013 sebanyak 1,24 juta menjadi 1,35 juta pada tahun 2016. Jumlah KLL di Indonesia juga mengalami peningkatan kasus pada tahun 2017 sampai tahun 2019 sebanyak 104.327 kasus, 109.215 kasus, 116.441 kasus (BPS, 2019). Adapun jumlah kendaraan yang mengalami KLL sebanyak 21.463 unit kendaraan, dengan jumlah kendaraan sepeda motor paling banyak sebesar 73% dari keseluruhan kasus KLL (Dihni, 2022). Hal tersebut didukung juga oleh data dari Kemenkes RI (2013), yang menyebutkan bahwa, sepeda motor merupakan jenis kendaraan bermotor urutan pertama yang memiliki potensi bahaya dan rentan terhadap kecelakaan lalu lintas dengan presentase sebesar 75%. Pada tahun 2022, Provinsi Jawa Timur menjadi Provinsi terbanyak pertama dalam jumlah kasus kecelakaan lalu lintas dengan 3.555 kasus (Pusiknas Polri, 2022). Kemudian, selama bulan Januari 2023 kasus kecelakaan lalu lintas di Provinsi Jawa Timur juga mempunyai jumlah kasus tertinggi yaitu 85 kasus dengan jumlah korban sebanyak 126 orang diantaranya yaitu 10 korban meninggal, 3 korban dengan luka berat dan 113 korban dengan luka ringan (Korlantas Polri, 2023). Berdasarkan data-data diatas, Provinsi Jawa Timur memiliki risiko yang sangat tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas terutama pada pengendara sepeda motor. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistika Jawa Timur, menunjukkan bahwa Kota Malang menempati urutan kedua se-kota di Jawa Timur dengan kepemilikan sepeda motor sebanyak 594.006 unit kendaraan (BPS Jatim, 2021). Kota Malang sebagai kota wisata dan pendidikan mengalami perkembangan yang cukup pesat dalam hal fasilitas kota, sarana prasarana dan sistem transportasi, sehingga menyebabkan meningkatnya mobilitas di wilayah Kota Malang (Pratama et al., 2020; Sukma, 2022). Kasus KLL di Kota Malang meningkat cukup signifikan sebesar 126,22%

dari tahun 2021 sebanyak 164 kejadian menjadi 371 kejadian KLL pada tahun 2022. Menurut Satlantas Porlesta Malang, peningkatan tersebut disebabkan karena masyarakat masih kurang memahami tentang pentingnya keselamatan berkendara dan tertib berlalu lintas (Kurniawan, 2023).

Menurut WHO (2018) faktor risiko kejadian cedera lalu lintas, antara lain kondisi jalan yang tidak aman, kendaraan yang tidak aman, penegakan hukum lalu lintas yang tidak memadai dan faktor kesalahan manusia yang meliputi mengemudi di bawah pengaruh alkohol, tidak memakai helm, kecepatan diatas rata-rata, dan gangguan saat berkendara seperti menggunakan ponsel sepanjang jalan. Faktor penyebab kecelakaan di Indonesia diantaranya yaitu karena faktor manusia dengan 93,52%, faktor jalan sebanyak 3,23% dan faktor kendaraan sebanyak 2,76%, serta faktor lingkungan sebanyak 0,49% (Iskandar et al., 2021). Berdasarkan dari besarnya kasus KLL dan tingginya potensi bahaya yang timbul pada pengendara sepeda motor, maka diperlukan untuk mencegah hal tersebut dengan cara berkendara yang aman atau menerapkan perilaku *safety riding* (UU RI No 22 Tahun 2009). *Safety riding* adalah suatu upaya pencegahan dan penurunan jumlah kasus KLL (Nugroho et al., 2021). Keselamatan berkendara dapat tercipta berdasarkan perilaku *safety riding* yang diterapkan pengendara. Penerapan dan pemahanan tentang berkendara yang aman atau *safety riding* tidak terlepas dari adanya pengetahuan dan sikap yang akan diambil oleh seorang pengendara, sehingga dapat berperilaku *safety riding*.

Penggunaan layanan ojek melalui aplikasi di Indonesia yang terbanyak digunakan yaitu layanan PT. GoTo Go-jek Tokopedia Tbk dengan nilai 82% dari hasil survey indef (Sadya, 2022). Jumlah pengendara Go-jek di Kota Malang mencapai sekitar 5.000 orang (Fahrudin, 2022). Sebagian besar pengendara Go-jek menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama mereka, namun tidak sedikit pula yang menggunakan hanya sebagai pekerjaan sampingan dengan menentukan durasi atau jam kerja mereka secara bebas (Fahrudin, 2022).

Berdasarkan hasil observasi peneliti kepada lima pengendara Go-jek, tiga diantaranya tidak pernah mendapat pelatihan mengemudi, karena cukup dibuktikan dengan kepemilikan SIM C. Kemudian terdapat satu orang yang pernah mendapat pelatihan tentang berkendara hanya pada saat awal masuk Go-jek dan satu orang yang lain hanya mendapat informasi dari pihak Go-jek mengenai tips-tips mengemudi, namun

tidak ada praktik lebih lanjut atau hanya dibaca sekilas. Dalam penggunaan perlengkapan berkendara, beberapa pengendara masih sering tidak menggunakan perlengkapan secara lengkap. Selain itu, para pengendara Go-jek juga memiliki jam kerja yang tidak terikat oleh batasan waktu dan dari lima pengendara tersebut semuanya memiliki lebih dari delapan jam (durasi) kerja yang ditentukan oleh dirinya sendiri, sehingga membuat para pengendara itu mudah mengalami kelelahan, seperti pegal-pegal, sering menguap atau mengantuk dan lain-lain.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penelitian dengan judul Hubungan Pengetahuan, Sikap dan Kelelahan Kerja Terhadap Perilaku *Safety riding* pada Pengendara Go-jek di Kota Malang” penting dilakukan dengan keterbaruan (*novelty*) variabel kelelahan kerja yang tidak pernah dikaji sebelumnya.

METODE

Pada penelitian digunakan jenis penelitian observasional analitik dengan pendekatan kuantitatif dan studi penelitian *cross sectional* yaitu pengamatan dan pengukuran subjek penelitian dilakukan secara bersamaan dengan pengambilan data variabel dependen (perilaku *safety riding*) dengan variabel independen (pengetahuan, sikap dan kelelahan kerja) pada waktu yang sama. Penelitian ini dilakukan pada bulan Mei-Juli 2023 dengan sasaran pengendara Go-jek yang berada di beberapa jalan Kota Malang. Populasi penelitian ini yaitu seluruh pengendara Go-jek yang berada di wilayah Kota Malang yang bersifat infinit atau tidak diketahui secara pasti jumlahnya karena dapat berubah-ubah setiap tahun. Pada tahun 2022 diketahui bahwa pengendara Go-jek di Kota Malang mencapai 5.000 pengendara (Fahrudin, 2022). Teknik pengambilan sampel yaitu menggunakan teknik sampling *accidental* dengan penentuan jumlah sampel melalui uji hipotesis beda dua proporsi sebesar 60 responden. Kriteria inklusi yaitu para pengendara yang hanya bermitra dengan Go-jek saja dan masuk dalam usia produktif. Kriteria eksklusi yaitu para pengendara yang menjadikan Go-jek sebagai pekerjaan sampingan dan pengendara yang memiliki durasi kerja kurang dari 8 jam.

Instrumen yang digunakan untuk mengetahui perilaku *safety riding* pengendara yaitu kuesioner hasil modifikasi dari MRBQ (*Motorcycle Rider Behavior Questionnaire*) dengan hasil uji validitas lebih dari r tabel (0,4821) yaitu sebesar 0,541 hingga 0,907, serta uji reliabilitas dengan hasil *Cronbach Alpha* lebih dari 0,60 yaitu sebesar 0,935,

sehingga kuesioner tersebut dikatakan valid dan reliabel. Variabel sikap menggunakan kuesioner yang telah diuji dengan hasil uji validitas lebih dari r tabel (0,4821) yaitu sebesar 0,517 hingga 0,800 dan uji reliabilitas dengan hasil *Cronbach Alpha* lebih dari 0,60 sebesar 0,830, sehingga kuesioner tersebut dikatakan valid dan reliabel. Kemudian untuk variabel pengetahuan menggunakan kuesioner yang telah dilakukan uji validitas konstruk kepada ahli. Sedangkan variabel kelelahan kerja menggunakan kuesioner yang telah terstandarisasi dari IFRC (*Industrial Fatigue Research Committee*) yaitu SSRT (*Subjective Self Rating Test*). Analisis pada penelitian ini terdiri atas analisis univariat dan analisis bivariat menggunakan uji *Chi-square* melalui aplikasi SPSS dengan CL = 95% dan $\alpha = 0,05$. Penelitian ini juga telah memperoleh persetujuan etik oleh Komisi Etik Riset Penelitian Kesehatan Fakultas Kedokteran Gigi Universitas Airlangga dengan Ethical Clearance No: 591/HRECC.FODM/V/2023.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Karakteristik Responden

Menurut hasil data dari penelitian yang telah dilakukan, usia responden dikategorikan menjadi 3 berdasarkan Depkes (2009), diantaranya usia remaja yaitu usia 17-25 tahun, usia dewasa yaitu usia 26-45 tahun, dan usia lansia yaitu usia 46-65 tahun (Komariah & Rahayu, 2020). Usia dan durasi kerja dari 60 pengendara Go-jek di Kota Malang ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik	Jumlah (n)	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	60	100
Perempuan	0	0
Usia		
Remaja	4	6,7
Dewasa	50	83,3
Lansia	6	10
Durasi Kerja		
8 jam	9	15
> 8 jam	51	85

Seluruh responden berjenis kelamin laki-laki yang didominasi oleh pengendara dengan usia 26-45 tahun sebesar 83,3%. Mayoritas responden memiliki durasi kerja lebih dari 8 durasi kerja yaitu sebanyak 51 orang (85%).

Analisis Univariat

Tabel 2 menunjukkan jumlah dan persentase dari pengetahuan, sikap, kelelahan kerja dan perilaku *safety riding* responden. Pengetahuan dikategorikan menjadi 3 yaitu pengetahuan dengan kategori baik apabila jawaban benar sebesar 76-100%, pengetahuan dengan kategori cukup apabila jawaban benar sebesar 56-75% dan pengetahuan dengan kategori kurang apabila jawaban benar < 56% (Arikunto, 2013). Sikap responden dikategorikan menjadi sikap positif jika skor T diatas angka 50 dan sikap negatif jika skor T dibawah angka 50 (Azwar, 2012). Untuk variabel kelelahan kerja dikategorikan menjadi empat, yang terdiri dari kelelahan rendah jika hasil jawaban 30-52, kelelahan sedang jika hasil jawaban 53-75, kelelahan tinggi jika hasil jawaban 76-98 dan kelelahan sangat tinggi jika hasil jawaban 99-120 (Tarwaka, 2013). Kemudian perilaku *safety riding* dibedakan menjadi dua yaitu perilaku aman jika skor responden > median total skor dan perilaku tidak aman jika skor responden < median total skors (Azizah, 2016), dengan nilai median total skor sebesar 80.

Tabel 2. Hasil Pengetahuan, Sikap, Kelelahan Kerja dan Perilaku Safety riding para Pengendara Go-jek di Kota Malang

Variabel	Jumlah (n)	Persentase (%)
Pengetahuan		
Baik	31	51,7
Cukup	26	43,3
Kurang	3	5
Sikap		
Positif	30	50
Negatif	30	50
Kelelahan Kerja		
Rendah	25	41,7
Sedang	33	55
Sangat Tinggi	2	3,3
Perilaku		
Aman	28	46,7
Tidak Aman	32	53,3

Pengetahuan responden terhadap *safety riding* hampir sama antara yang memiliki pengetahuan baik (51,7%) dengan pengetahuan cukup (43,3%). Sikap *safety riding* pengendara menunjukkan hasil yang sama besar antara sikap positif dan sikap negatif dengan jumlah responden masing-masing 30 orang (50%). Sebagian responden mengalami kelelahan sedang yaitu sebanyak 33 orang (55%) dan terdapat 2 orang responden mengalami kelelahan sangat tinggi. Perilaku *safety riding* responden diketahui bahwa separuh responden (53,3%) memiliki perilaku berkendara yang tidak aman.

Analisis Bivariat

Berikut ini merupakan hasil analisis hubungan pengetahuan, sikap dan kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang.

Tabel 3. Hubungan Pengetahuan, Sikap, dan Kelelahan Kerja dengan Perilaku *Safety riding*

Variabel	Perilaku <i>Safety riding</i>				Total		P-value
	Aman		Tidak Aman		f	%	
	F	%	F	%			
Pengetahuan							
Baik	15	25%	16	26,7%	31	51,7%	0,697
Cukup	11	18,3%	15	25%	26	43,3%	
Kurang	2	3,3%	1	1,7%	3	5%	
Sikap							
Positif	14	23,3%	16	26,7%	30	50%	1,000
Negatif	14	23,3%	16	26,7%	30	50%	
Kelelahan Kerja							
Rendah	19	31,7%	6	10%	25	41,7%	0,000
Sedang	9	15%	24	40%	33	55%	
Sangat Tinggi	0	0%	2	3,3%	2	3,3%	

Responden dengan pengetahuan tentang *safety riding* yang baik masih didapati sebagiannya mempunyai perilaku berkendara tidak aman sebanyak 16 orang. Kondisi diatas didukung oleh hasil uji *chi square* dengan nilai p-value sebesar 0,697 (>0,005) dan nilai korelasi pearson sebesar -0,004 yang bermakna tidak ada hubungan (hubungan negatif) antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang. Sehingga responden dengan pengetahuan baik, cukup maupun kurang sama-sama berpotensi berperilaku aman dan tidak aman saat berkendara.

Responden dengan sikap baik positif maupun negatif masih didapati juga memiliki perilaku yang tidak aman dengan masing-masing sebanyak 16 orang. Oleh karena itu, baik responden dengan sikap positif maupun negatif sama-sama memiliki kecenderungan atau berpotensi untuk berperilaku aman dan tidak aman saat berkendara. Hal tersebut juga didukung oleh hasil uji *chi square* dengan nilai p-value sebesar 1,000 ($>0,005$) dan nilai korelasi pearson sebesar 0,000 yang bermakna tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang dan menunjukkan hubungan kedua variabel sangat lemah.

Responden dengan tingkat kelelahan sedang dan sangat tinggi sama-sama memiliki potensi untuk berperilaku tidak aman saat berkendara. Hal tersebut didukung oleh hasil uji *chi square* dengan nilai p-value sebesar 0,000 ($<0,005$) yang bermakna kelelahan kerja mempunyai hubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang. Selain itu, nilai korelasi pearson diketahui sebesar 0,470 yang menunjukkan bahwa hubungan antara kedua variabel cukup kuat.

Pembahasan

Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety riding*

Perilaku atau tindakan seseorang dapat terbentuk dan bertahan lebih lama apabila didasari dengan memiliki pengetahuan yang baik (Ariwibowo, 2013). Pembentukan pengetahuan seseorang bisa didapatkan melalui pendidikan formal dan pendidikan non formal, pelatihan atau penyuluhan dan juga pengalaman mereka (Sulistiyorini et al., 2019). Pengetahuan dapat ditingkatkan dengan adanya motivasi yang diperoleh seseorang, sehingga mereka dapat bertindak atau berperilaku atas dorongan dari pengetahuan yang dimilikinya (Aulia et al., 2020). Oleh karena itu, seseorang membutuhkan pengetahuan yang cukup baik, kemampuan dan kemauan tinggi untuk mewujudkan perilaku atau tindakan yang aman. Pengetahuan tersebut dapat diperoleh dengan mengikuti pelatihan atau penyuluhan serta pendidikan dan pengalaman yang didapat di kehidupan sehari-harinya.

Menurut teori dapat disimpulkan bahwa semakin baik pengetahuan seseorang maka semakin aman pula perilaku seseorang, namun hal tersebut tidak sesuai dengan hasil penelitian ini yang menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang. Pengendara Go-jek yang memiliki pengetahuan baik atau tinggi belum tentu menerapkan pengetahuannya dengan

baik untuk berkendara aman di jalan. Sehingga terdapat banyak pengendara Go-jek yang memiliki pengetahuan baik namun berperilaku berkendara dengan tidak aman. Penelitian ini didukung oleh hasil penelitian dari Manurung et al. (2019) yang menjelaskan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Medan. Penelitian tersebut juga sesuai dengan penelitian terdahulu dari (Khakim, 2016), yang menyatakan tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmundu, Kota Semarang.

Dalam penelitian ini juga menunjukkan bahwa pengetahuan yang cukup dapat dikatakan mencerminkan perilaku yang baik dan sebaliknya. Namun masih ditemui pengetahuan seseorang tidak sesuai dengan perilaku *safety riding* mereka. Hal ini disebabkan oleh faktor lain seperti faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal seperti belum tingginya motivasi atau kemauan untuk selalu menerapkan perilaku *safety riding* dalam berbagai kondisi di jalan. Sama halnya dengan pengendara yang mengetahui bahwa berkendara melawan arus berbahaya dan dapat menyebabkan kecelakaan, namun mereka masih melakukan perilaku tersebut pada kondisi-kondisi tertentu. Faktor perlengkapan berkendara merupakan faktor eksternal yang juga mempengaruhi perilaku *safety riding*, dapat diketahui dari adanya beberapa orang yang masih menganggap pengendara maupun penumpang tidak wajib menggunakan helm, apalagi jika hanya melakukan perjalanan jarak dekat. Selain itu, kondisi kendaraan yang tidak baik atau tidak dilakukan pengecekan rutin, namun tetap digunakan untuk berkendara juga merupakan perilaku yang tidak aman saat berkendara. Pelanggaran lalu lintas seperti melebihi batas kecepatan, melintasi persimpangan lampu lalu lintas yang akan berubah warna merah juga masih kerap kali dilakukan, meskipun pengendara mengetahui bahwa hal tersebut sangat berbahaya bagi keselamatan mereka dan orang lain. Faktor penyebab tersebut sesuai dengan teori Perilaku dari Lawrence Green (1980) yang menjelaskan bahwa perilaku *safety riding* juga dapat dipengaruhi oleh faktor pemungkin seperti kondisi kendaraan dan penggunaan APD pada pengendara (Prima et al., 2015). Hasil penelitian ini juga didukung dengan penelitian dari Nugroho et al. (2021) yang menyimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa.

Hubungan Sikap dengan Perilaku *Safety riding*

Sikap adalah suatu respon tertutup atau reaksi seseorang terhadap adanya objek atau stimulus (Amak et al., 2020). Sikap merupakan pendapat seseorang terhadap situasi dan disertai dengan perasaan tertentu, sehingga memberikan dasar bagi seseorang untuk melakukan suatu perilaku atau tanggapan dalam menentukan pilihannya (Fatimah et al., 2022). Oleh karena itu, sikap dapat didefinisikan sebagai respon atau reaksi dasar seseorang terhadap suatu stimulus atau situasi untuk menentukan pilihan perilaku atau tindakan yang akan dilakukannya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang. Dalam penelitian ini juga menunjukkan hasil bahwa sebagian besar pengendara Go-jek berperilaku tidak aman saat berkendara, terlepas dari sikap positif maupun negatif. Hal ini disebabkan karena sikap responden dalam menanggapi segala sesuatu yang berkaitan dengan perilaku *safety riding* akan menggambarkan pelaksanaan tata cara berkendara yang aman, namun pada kenyataannya pelaksanaan tersebut tidak terlaksana dengan baik. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Andiyta et al. (2013), yang menjelaskan bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada pengendara di wilayah pesisir Kabupaten Pangkep. Ketika jalanan sepi maupun ramai dan juga ada maupun tidak adanya rambu-rambu lalu lintas, pengendara sering kali berperilaku tidak aman seperti melanggar peraturan atau rambu-rambu lalu lintas, memegang handphone atau menelpon sambil berkendara, melebihi batas kecepatan sehingga kesulitan mengendalikan sepeda motor dan menerobos lampu lalu lintas. Penelitian tersebut juga sesuai dengan penelitian oleh Qurotulaeni (2016) yang menyatakan tidak adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa. Hasil tersebut juga didukung dengan teori *planned behavior* yang menjelaskan bahwa sikap dibentuk dari *behavior belief* dan *evaluation outcomes* (Yogatama, 2013). *Behavior belief* yaitu sebuah kepercayaan terhadap hal-hal atau konsekuensi yang dapat timbul akibat perilaku seseorang. Sedangkan *evaluation outcome* adalah evaluasi atau penilaian seseorang terhadap hal-hal atau konsekuensi yang bersifat positif maupun negatif.

Faktor lain yang dapat mempengaruhi sikap seseorang terhadap perilaku *safety riding* yaitu kondisi lingkungan sekitar atau medan jalan yang telah dikenali oleh pengendara, sehingga masih ditemukan pengendara yang melanggar lalu lintas. Contohnya seperti berbelok tanpa menyalakan lampu sein terlebih dahulu, melewati batas garis marka jalan ketika berbelok, putar balik ditempat yang dilarang, melawan arus, dan berkendara dengan begitu cepat saat di tikungan. Hal tersebut didukung dengan penelitian lain yang menjelaskan bahwa seseorang mampu beradaptasi dengan pekerjaan dan lingkungannya karena mereka telah lama bekerja sehingga semakin berpengalaman atau terbiasa (Ilmi et al., 2021). Oleh karena itu, sangat dibutuhkan upaya pengembangan budaya mengenai sikap aman dan selamat (*safety riding*) saat berkendara, dengan membiasakan pengendara Go-jek untuk selalu waspada dan berhati-hati di jalan dalam segala kondisi.

Hubungan Kelelahan Kerja dengan Perilaku *Safety riding*

Kelelahan adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan penurunan kinerja fisik atau pola aktivitas terkait dengan pencapaian suatu tujuan, sehingga menimbulkan gangguan keseimbangan dan peningkatan resiko terjadinya kecelakaan (Abd-Elfattah et al., 2015). Pengendara yang mengalami kelelahan kerja dapat memicu terjadinya perilaku tidak aman (*unsafe action*) yang disebabkan oleh menurunnya performa, perhatian dan konsentrasi dalam berkendara, melambatnya mengambil keputusan dan meningkatnya rasa kantuk saat berkendara (Satiarida & Yanuvianti, 2019). Penurunan tersebut umumnya disebabkan karena faktor lingkungan yang tidak menentu seperti cuaca hujan atau panas dengan suhu tinggi, kurangnya kebutuhan kalori yang dibutuhkan tubuh, waktu kerja dan istirahat yang kurang (Larasatie et al., 2022). Dalam dunia transportasi, hampir semua pengendara transportasi memerlukan fisik yang kuat dan sehat. Berdasarkan penelitian dari Tanriono et al. (2019), menyatakan bahwa faktor yang berhubungan dengan KLL yaitu kualitas tidur, perilaku pengendara dan kelelahan kerja. Pada suatu penelitian, menyatakan bahwa salah satu kondisi *silent killer* adalah saat seseorang mengalami kelelahan ketika berkendara (Zhang et al., 2016). Kelelahan menjadi penyebab utama KLL yang juga disebabkan oleh durasi kerja tidak fleksibel dan kurangnya waktu istirahat (Zheng et al., 2019). Selain itu, kelelahan subjektif, kelalaian dan lama kerja seseorang sangat berhubungan dengan KLL pada pengendara (Pramesti & Widajati, 2021).

Dengan demikian, berdasarkan teori kelelahan kerja pada pengendara yang dipengaruhi oleh durasi kerja tidak menentu, kurangnya waktu istirahat, kebutuhan tubuh yang tidak terpenuhi, lingkungan yang tidak mendukung dan kelelahan fisik dapat menurunkan performa atau kinerja pengendara, sehingga menimbulkan perilaku tidak aman saat berkendara. Hal tersebut sesuai dengan hasil yang didapatkan pada penelitian ini bahwa terdapat hubungan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian oleh Larasatie et al. (2022), yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kelelahan kerja dengan perilaku *unsafe action* pada pekerja produksi. Pada penelitian tersebut dapat diketahui jika pekerja mengalami tingkat kelelahan kerja sangat tinggi maka semakin tinggi pula kemungkinan melakukan perilaku *unsafe action*.

Menurut penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa kelelahan kerja yang paling banyak dialami oleh pengendara Go-jek yaitu kehausan, mengalami sakit pada bagian punggung, bahu dan kepala, merasa berat di kaki dan mata serta lelah di seluruh badan setelah berkendara, sering menguap dan mengantuk saat berkendara, serta terkadang merasa pening, pusing dan kurang sehat saat maupun setelah berkendara. Kelelahan-kelelahan tersebut yang menyebabkan kurangnya konsentrasi saat berkendara sehingga seringkali pengendara terlambat atau tidak menyadari keberadaan pengendara lain saat berbelok, mendahului, keluar ke jalan utama ataupun berhenti mendadak. Hasil penelitian ini juga didukung oleh penelitian dari Utami (2018), yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif antara kelelahan kerja dengan perilaku keselamatan. Hal tersebut juga menjelaskan bahwa semakin tinggi tingkat kelelahan kerja pekerja, maka semakin rendah pula perilaku keselamatan pekerja. Oleh karena itu, sangat diperlukan untuk pengendara Go-jek lebih memperhatikan waktu istirahat yang cukup dan berkualitas serta selalu menjaga kesehatan baik fisik maupun mental dengan mengonsumsi makanan dan minuman yang sehat.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa pengetahuan dan sikap tentang *safety riding* tidak memiliki hubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek di Kota Malang. Hal ini menjelaskan bahwa meskipun pengendara Go-jek mempunyai pengetahuan yang baik dan sikap yang positif, tetapi masih berpotensi

berperilaku *safety riding* tidak aman. Kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara Go-jek memiliki hubungan signifikan yang bermakna jika pengendara mengalami kelelahan tinggi maka perilaku *safety riding* cenderung tidak aman. Selain itu, didukung oleh durasi kerja yang tidak menentu menyebabkan para pengendara sering merasa kelelahan dalam berkendara, sehingga menimbulkan atau mempengaruhi pengendara dalam berperilaku *safety riding* yang tidak aman.

Keterbatasan penelitian ini yaitu pengendara tidak memberikan jawaban yang sesuai dengan keadaan sebenarnya dikarenakan pengendara menjaga citranya agar tetap baik dan tidak dilakukannya pengamatan lebih mendalam terkait faktor atau variabel lain yang menyebabkan perilaku *safety riding*. Oleh sebab itu, disarankan kepada peneliti selanjutnya untuk menambah atau terfokus pada variabel yang belum diteliti. Peneliti juga mengharapkan pengendara Go-jek untuk selalu menjaga dan memperhatikan kesehatan baik fisik maupun mental dengan lebih memperhatikan waktu istirahat dan makan yang cukup, mematuhi ketentuan berlalu lintas, selalu meningkatkan upaya perilaku berkendara yang aman, selalu berwaspada dan berhati-hati. Selain itu, peneliti juga merekomendasikan adanya pembentukan pelatihan *safety riding* dan melakukan penyuluhan tentang penggunaan alat pelindung diri yang lengkap dan kelengkapan kendaraan baik secara langsung maupun tidak langsung dengan perencanaan berkelanjutan, oleh perusahaan maupun pihak lain seperti kepolisian, pemerintah dan instansi pendidikan.

DAFTAR RUJUKAN

- Abd-Elfattah, H. M., Abdelazeim, F. H., & Elshennawy, S. (2015). Physical and Cognitive Consequences of Fatigue: A Review. *Journal of Advanced Research*, 6(3), 351–358. <https://doi.org/10.1016/j.jare.2015.01.011>
- Abubakar, I. (2012). *Manajemen Lalu Lintas: Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas*. Transindo Gastama Media.
- Achmadi, U. F. (2014). *Kesehatan Masyarakat: Teori dan Aplikasi*. Rajawali Pers.
- Adnani, H. (2011). *Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Nuha Medika.
- Ahdira, A. (2020). *5 Provinsi dengan Jumlah Kecelakaan Terbanyak di Indonesia, Korban Jiwa Capai 295 Orang*. Pikiran Rakyat.
- Amak, B., Malonda, N. S. H., & Kawatu, P. A. . (2020). Hubungan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Online Dengan Kejadian Kecelakaan Lalulintas Di Kota Manado. *Jurnal of Public Health and Community Medicine*, 1(1), 45–51.
- Andiyta, W., Thaha, I. L. M., & Ansariadi. (2013). Faktor Dukungan Sosial Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Motor pada Remaja di Wilayah Pesisir Kabupaten Pangkep. *Jurnal Universitas Hasanuddin*, 1–11.
- Arikunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta.
- Ariwibowo, R. (2013). Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2(1), 1–10.
- Asdar, M. (2013). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tindakan Safety Riding Pada Siswa SMAN 1 Pangkajene Dan SMAN 1 Bungoro Kabupaten Pangkep Tahun 2013*. Universitas Hasanuddin.
- Asriyani, N., Karimuna, S. R., & Jufri, N. N. (2017). Faktor Yang Berhubungan Dengan Terjadinya Kelelahan Kerja Pada Pekerja Pt. Kalla Kakao Industri Tahun 2017. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Unsyiah*, 2(6), 198202.
- Astuti, I. D. (2014). *Analisis Penerapan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Di Kawasan UNSRI Indralaya Tahun 2014*. Universitas Sriwijaya.
- Aulia, Aladin, & Tjendera, M. (2018). Hubungan Kelelahan Kerja Dengan Kejadian Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Galangan Kapal. *Jurnal Kesmas & Gizi (JKG)*, 1(1), 58–67. <https://doi.org/10.4324/9781315121154-22>
- Aulia, S. N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online Di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(5), 625–631.
- Axiery, R., Ginanjar, R., & Listyandini, R. (2019). Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Bogor Tahun 2019. *Promotor*, 2(6), 479. <https://doi.org/10.32832/pro.v2i6.3138>
- 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.

- Azizirrahman, M., Normelani, E., & Arisanty, D. (2015). Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas pada Daerah Rawan Kecelakaan di Kecamatan Banjarmasin Tengah Kota Banjarmasin. *Jurnal Pendidikan Geografi*, 2(3), 20–37.
- Azwar, S. (2012). Penyusunan Skala Psikologi (ed.2). In *Pustaka Pelajar*. Pustaka Pelajar.
- Azzizah, R. O. N. (2022). *Hubungan Sikap dan Pengetahuan Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online Kecamatan Baturetno Wonogiri*. Universitas Sebelas Maret.
- BPS. (2018). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2016-2018*. Badan Pusat Statistik.
- BPS. (2019). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2017-2019*. Badan Pusat Statistik.
- BPS. (2020). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kecamatan dan Jenis Kendaraan di Kota Malang (Unit), 2018-2020*. BPS Kota Malang.
- BPS Jatim. (2021). *Jumlah Kendaraan Bermotor yang Didaftarkan Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Timur (unit), 2018–2020*. Badan Pusat Statistika Jawa Timur.
- Colle, A. B. A., Asfian, P., & Andisiri, W. O. S. N. Z. (2016). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Unsyiah*, 1(3), 185037.
- Dewi, B. M. (2018). Hubungan Antara Motivasi, Beban Kerja, Dan Lingkungan Kerja Dengan Kelelahan Kerja. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(1), 20. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v7i1.2018.20-29>
- Dihni, V. A. (2022). *Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Meningkat di 2021, Tertinggi dari Kecelakaan Motor*. Databoks.
- Dio Dirgayudha. (2018). *Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Kelelahan Kerja Pada Pembuat Tahu Di Wilayah Kecamatan Ciputat Dan Ciputat Timur* (Vol. 5, Issue 1). Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2009). *BUKU PETUNJUK TATA CARA BERSEPEDA MOTOR DI INDONESIA*.
- Eka, L., Darjati, & DN, A. T. (2019). Pengaruh Iklim Kerja Terhadap Kelelahan Tenaga Kerja. *Gema Lingkungan Kesehatan*, 17(2), 100–104. <https://doi.org/10.36568/kesling.v17i2.1061>
- Enggarsasi, U., & Sa'diyah, N. K. (2017). Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. *Perspektif*, 22(3), 228–237.
- Fahrudin, I. (2022). *Pengaruh Kinerja Driver Terhadap Pendapatan Dengan Variabel Usia Sebagai Moderasi (Studi Kasus Pada Driver Go-Jek Kota Malang)* (Issue 8.5.2017). Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

- Farida, I., Tarmizi, A., & November, Y. (2016). Analisis Pengaruh Bauran Pemasaran 7P Terhadap Go-Jek Online. *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis*, 1(1), 31–40.
- Fatimah, D., Yunus, M., & B, L. R. A. (2022). Relationship Between Environment and Attitudes with Perception of Adolescents About Early Marriage. *Proceedings of the International Conference on Sports Science and Health (ICSSH 2022)*, 1, 51–59. <https://doi.org/10.2991/978-94-6463-072-5>
- Firmansyah, A., Rahim, M. R., & Wahyu, A. (2013). *Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013*. 1–12.
- Hamdi, A. S., & Bahruddin, E. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif Aplikasi Dalam Pendidikan* (A. Anas (ed.); 1st ed.). Deepublish.
- Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 4(2), 275–287. <https://doi.org/10.20473/jbe.v4i2.2016.275>
- Ilmi, A. Y., Marji, M., & Ekawati, R. (2021). Pengaruh Status Gizi dan Tingkat Kelelahan Subjektif terhadap Produktivitas Tenaga Kerja Bagian Linting Rokok di PT. X Kabupaten Malang. *Sport Science and Health*, 3(12), 1013–1023. <https://doi.org/10.17977/um062v3i122021p1013-1023>
- Iskandar, F., Yenni, M., & Berliana, N. (2021). Determinan Perilaku Safety Riding Pengendara Sepeda Motor. *CORE JOURNAL (Community Research of Epidemiology)*, 2(1), 35–44. <https://doi.org/10.24252/corejournal.v>
- Joddy, S. A., Wahyuni, I., & Kurniawan, B. (2022). Hubungan Antara Perilaku Safety Riding Dan Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 10(2), 213–218. <https://doi.org/10.14710/jkm.v10i2.32689>
- Kemendes RI. (2013). *Laporan Anak Usia Sekolah yang Rawan Kecelakaan pada Pekan Keselamatan Jalan*.
- Khakim, R. (2016). Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding. *Promotor Kesehatan Masyarakat*, 9(1), 75.
- Komariah, & Rahayu, S. (2020). Hubungan Usia, Jenis Kelamin Dan Indeks Massa Tubuh Dengan Kadar Gula Darah Puasa Pada Pasien Diabetes Melitus Tipe 2 Di Klinik Pratama Rawat Jalan Proklamasi, Depok, Jawa Barat. *Jurnal Kesehatan Kusuma Husada, Dm*, 41–50. <https://doi.org/10.34035/jk.v11i1.412>
- Korlantas Polri. (2022). *Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia 2017-2021*.
- Korlantas Polri. (2023). *Jumlah Kejadian Laka Perpolda*. Korlantas Polri.
- Kurniawan, K. (2023, January). Sepanjang Tahun 2022, Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Malang Meningkat, Tapi Fatalitas Menurun. *Tribun Jatim*.
- Kusgiyanto, W., Suroto, & Ekawati. (2017). Analisis Hubungan Beban Kerja Fisik, Masa Kerja, Usia, Dan Jenis Kelamin Terhadap Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pekerja Bagian Pembuatan Kulit Lumpia Di Kelurahan Kranggan Kecamatan Semarang Tengah. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 5(5), 413–423.

- Langgar, D. P., & Setyawati, V. A. V. (2014). Hubungan antara Asupan Gizi dan Status Gizi dengan Kelelahan Kerja pada Karyawan Perusahaan Tahu Baxo Bu Pudji di Ungaran. *Jurnal VISIKES*, 13(2), 127–135.
- Larasatie, A., Fauziah, M., Dihartawan, Herdiansyah, D., & Ernyasih. (2022). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) pada Pekerja Produksi PT. X. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(2), 133–146.
- Mahawati, E., & Prasetya, J. (2013). Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja Di Semarang. *Jurnal Semantik*, 2013(Semantik 2013), 436.
- Manuel, osua A., & Wirawan, I. M. A. (2014). Faktor Risiko Kelelahan pada Pengendara Ojek Daring di Jabodetabek dan Denpasar. *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 16(1), 15–25.
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (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>
- Modompit, V. R., Kalangi, J. B., & Sumual, J. I. (2020). Analisis Permintaan Transportasi Gojek Online Di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 20(03), 140–151.
- Motevalian, S. A., Asadi-Lari, M., Rahimi, H., & Eftekhar, M. (2011). Validation of a persian version of motorcycle rider behavior questionnaire. *Annals of Advances in Automotive Medicine*, 55(October), 91–98.
- Notoatmodjo, S. (2005). *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*. Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Metode Penelitian Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Nugroho, T. S., Linda, O., & Novianus, C. (2021). Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah. *Environmental Occupational and Safety Journal*, 2(1), 89–102.
- Nurmufidah, M., & Rumita, R. (2021). Analisis Kelelahan Kerja dengan Metode Subjective Self Rating (Studi Kasus : Pekerja Bagian Produksi) UD Kurnia Mandiri. *Jurnal Ergonomi Dan K3*, 6(2), 20–29.
- Pramesti, N. A., & Widajati, N. (2021). The Correlation of Subjective Fatigue, Negligence, Knowledge of Safety Riding and Length of Work on Traffic Accidents of Online Motorcycle Taxis in Sidoarjo. *Indian Journal of Forensic Medicine & Toxicology*, 15(3).
- Pratama, H. P., Sunaryo, D. K., & Sai, S. S. (2020). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Untuk Pembuatan Peta Rawan Kecelakaan (Studi Kasus: Kota Malang, Jawa Timur). *Jurnal ITN*, 4(1), 88–100.
- Pratiwi, I. P., Astuti, R. D., & Jauhari, A. (2019). Analisis Beban Kerja dan Kelelahan Kerja pada Pegawai Bagian Penyelenggaraan E-government. *Seminar Dan Konferensi Nasional IDEC*, 2–3.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati. (2015). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas

- Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 3(3), 378–379.
- Pusiknas Polri. (2022). *Statistika Laka Lantas*. Pusat Informasi Kriminal Nasional Polisi Republik Indonesia.
- Puspitasari, A. D., & Hendrati, L. Y. (2013). Hubungan antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 1(2).
- Putranto, L. S., Setyarini, N. L. P. S. E., Rostiana, & Bunawan, R. (2014). Motorcycle Rider Behaviour of Tarumanagara University Lecture and Employee. *The 17th FSTPT International Symposium, Jember University*, 22–24.
- Qurotulaeni. (2016). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Sebagai Pengendara Sepeda Motor. *Skripsi Kesehatan Masyarakat*, 1–14.
- Rahardjo, R. (2014). *Tertib Berlalu Lintas*. Shafa Media.
- Ratri, N. (2019, August). Wakil Wali Kota Malang Minta Gojek Perhatikan Jaminan Kesehatan dan Shelter Mitra Driver. *Malang Times*.
- Rifal, A. D. C., P.S, A. D., & Hartanti, I. R. (2015). Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah (Risk Factors in Relation to Traffic Accident in Bus Drivers P.O Jember Indah). *Artikel Ilmiah Hasil Peneleitian Mahasiswa*, 8.
- Rizkita, S. S., Sriyanto, & Arvianto, A. (2014). *Evaluasi Kelelahan Kerja dan Pemberian Waktu Istirahat di Bagian Jahit Lini 11 PT*. *Star Fashion Ungaran*. 1993.
- Rofi'i, A., & Tejamaya, M. (2022). Analisis Faktor Risiko Kelelahan Tidak Terkait Pekerjaan pada Pengemudi Dump Truck PT X Tahun 2022: Perbandingan Tiga Kuesioner Pengukuran Kelelahan Secara Subjektif. *Promotif: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 12(1), 56–65. <https://doi.org/10.56338/pjkm.v12i1.2454>
- Sadya, S. (2022, December). Survei Indef: Gojek Pimpin Pasar Ojek Online di Indonesia. *DataIndonesia.Id*.
- Satiarida, A., & Yanuvianti, M. (2019). Hubungan Stres Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. *Prosiding Psikologi*.
- Silvia, C., Wilandari, Y., & Hoyyi, A. (2015). Ketepatan Klasifikasi Tingkat Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Menggunakan Metode Regresi Logistik Ordinal Dan Fuzzy K-Nearest Neighbor in Every Class. *Jurnal Gaussian*, 4(3), 441–451.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Alfabeta.
- Sukma, M. F. (2022). *PERBANDINGAN ANTAR ANGKUTAN UMUM ANTARA ANGKUTAN UMUM DAN OJEK ONLINE PADA TRAYEK ARJOSARI-LANDUNGSARI* (Vol. 234, Issue 1). Universitas Muhammadiyah Malang.
- Sulistiyorini, A., Rahfiludin, M. Z., & Suroto, S. (2019). Determinan Perilaku Keselamatan Kerja: Peran Faktor Personal Penjamah Makanan di Warung Lesehan Malioboro. *JST (Jurnal Sains Terapan)*, 5(2). <https://doi.org/10.32487/jst.v5i2.677>

- Suma'mur. (2009). *Higiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja*. CV. Sagung Seto.
- Swaputri, E. (2013). Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja. *Kesehatan Masyarakat*, 9(1), 37–43.
- Tanriono, Y., Doda, D. V., & Manampiring, A. E. (2019). Hubungan Kelelahan Kerja, Kualitas Tidur, Perilaku Pengemudi, dan Status Gizi dengan Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek Di Kota Bitung. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(6), 99–110.
- Tarwaka. (2013). *Ergonomi Industri, Dasar-dasar Pengetahuan dan Aplikasi di Tempat Kerja* (1st ed.). Harapan Press.
- Utami, N. N., Riyanto, H., & Evendi, H. A. (2018). Hubungan Antara Usia dan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja pada Pekerja Industri Rumah Tangga Peleburan Alumunium di Desa Eretan Kulon Kabupaten Indramayu The Relationship Between Age and Employment With Work Fatigue in Domestic Industri Alumunium Smelting. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 3(2), 1–6.
- Utami, R. F. (2018). Hubungan Kelelahan dan Perilaku Keselamatan pada Karyawan PT X. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., 10–27.
- UU RI No 22 Tahun 2009. (2009). *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Wati, D. K., & Sumarmi, S. (2017). Citra Tubuh Pada Remaja Perempuan Gemuk Dan Tidak Gemuk : Studi Cross Sectional Body Image Among Overweight and Non overweight Adolescent Girls : A Cross Sectional Study. *Amerta Nutr*, 044, 398–405. <https://doi.org/10.20473/amnt.v1.i4.2017.398-405>
- WHO. (2013). *Global Status Report On Road 2013: Supporting a Decade of Action*.
- WHO. (2018). *Global Status Report On Road 2018* (Vol. 2, Issue 1).
- Yogatama, L. A. M. (2013). Analisa Pengaruh Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Bahvior Control Terhadap Intensi Penggunaan Helm Saat Mengendarai Motor Pada Remaja dan Dewasa Muda di Jakarta Selatan. *Proceeding PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sastra, Arsitektur & Teknik Sipil)*, 5.
- Zetli, S. (2018). Pengukuran Kelelahan Kerja Pada Sopir Angkutan Umum Dalam Upaya Mengetahui Faktor Kecelakaan Transportasi Umum Di Kota Batam. *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 4(1), 11–17.
- Zhang, G., Yaub, K. W., Zhang, X., & Li, Y. (2016). Traffic Accidents Involving Fatigue Driving and Their Extent of Casualties. *Accident Analysis and Prevention*, 87.
- Zheng, Y., Ma, Y., Guo, L., Cheng, J., & Zhang, Y. (2019). Crash Involvement and Risky Riding Behaviors among Delivery Riders in China: The Role of Working Conditions. *Transportation Research Record*, 2673(4), 1011–1022. <https://doi.org/10.1177/0361198119841028>