

**HUBUNGAN ANTARA *UNSAFE ACTION* DAN *UNSAFE CONDITION* DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA
PENGENDARA OJEK ONLINE DI KOTA DEPOK**



**DISUSUN OLEH :
AINNAYA FITRI NURALIZA
201712001**

**PROGRAM STUDI S1 KESEHATAN MASYARAKAT
SEKOLAH TINGGI ILMU KESEHATAN
WIJAYA HUSADA BOGOR
TAHUN 2021**

HUBUNGAN ANTARA UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDITION DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA PENGENDARA OJEK ONLINE DI KOTA DEPOK.¹

Ainnaya Fitri Nuraliza,² Fitria Hari Wibawati,³

STIKes Wijaya Husada Bogor

ABSTRAK

Perkembangan teknologi yang sudah sangat pesat di era millennial sekarang ini sudah memberikan manfaat dan kemudahan bagi manusia , tetapi dilain hal dapat menimbulkan masalah-masalah khusus .Hal yang sering kali terjadi di dunia kerja adalah terjadinya kecelakaan kerja, salah satu pekerjaan yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi angkutan.

Penelitian ini bertujuan Untuk mengetahui Hubungan antara *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* Dengan Kcelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online di Kota Depok. Jenis Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan desain penelitian deskriptif analitik menggunakan pendekatan *Cross-Sectional*. Sampel pada penelitian ini sebanyak 89 responden dengan menggunakan Teknik *Purposive Sampling*. Instrumen penelitian menggunakan kuesioner melalui *Goggle Form*.

Hasil analisis data dari 89 responden karakteristik usia responden dengan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dari 89 responden Sebagian besar (51.7%) yaitu berusia 26-45 tahun sebanyak 46 responden. Jenis kelamin responden dengan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dari 89 responden Sebagian besar (76.4%) yaitu memiliki jenis kelamin laki-laki sebanyak 68 responden. Memiliki pengetahuan *Unsafe Action* yang baik sebanyak 32 responden (36.0%), pengetahuan *Unsafe Condition* yang kurang sebanyak 39 responden (43.8%). Penelitian ini menunjukan yang paling berpengaruh dengan kecelakaan kerja yaitu *Unsafe Action* (Sig 0,030 < 0,05).

Kata Kunci : *Unsafe Action, Unsafe Condition, Kecelakaan Kerja,*

Daftar Pustaka : 6 Buku, 20 Jurnal, 2 Browser

Jumlah Halaman : 94 Lembar , 20 tabel, 2 bagan

¹Judul Penelitian

²Mahasiswa STIKes Wijaya Husada

³Dosen Pembimbing

**THE RELATIONSHIP BETWEEN UNSAFE ACTION AND UNSAFE CONDITION
WITH THE WORK ACCIDENT OF ONLINE MOTORCYCLE TAXI RIDERS IN
DEPOK CITY.**

Ainnaya Fitri Nuraliza,² Fitria Hari Wibawati,³

STIKes Wijaya Husada Bogor

ABSTRACT

The development of technology that has been very rapid in the millennial era is now providing benefits and convenience for humans, but on the other hand it can cause special problems. The thing that often happens in the world of work is the occurrence of work accidents, one of the jobs that have the potential to have a work accident in the form of a traffic accident is a transportation driver.

This study aims to find out the relationship between unsafe action and unsafe condition with work accidents on online motorcycle taxi drivers in Depok City. This type of research is quantitative research with descriptive analytical research design using a Cross-Sectional approach. A sample of 89 respondents in the study used purposive sampling techniques. The research instrument uses questionnaires through the Goggle Form.

The results of the analysis of data from 89 respondents with unsafe action and unsafe condition characteristics from 89 respondents most (51.7%) aged 26-45 years as many as 46 respondents. The gender of respondents with Unsafe Action and Unsafe Condition of 89 respondents Most (76.4%) were male as many as 68 respondents. Have good unsafe action knowledge as many as 32 respondents (36.0%), unsafe condition knowledge is lacking as many as 39 respondents (43.8%). This study shows that the most controlled by work accidents is Unsafe Action (Sig 0.030 < 0.05).

Keywords	: Unsafe Action, Unsafe Condition, Work Accident
Bibliography	: 6 Books, 20 Journals, 2 Browsers
Number of pages	: 94 Sheets , 20 tables, 2 charts

¹**Judul Research**

²**Mahasiswa STIKes Wijaya Husada**

²**Guided License**

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi yang sudah sangat pesat di era millennial sekarang ini sudah memberikan manfaat dan kemudahan bagi manusia, tetapi di lain hal dapat menimbulkan masalah-masalah khusus. Hal tersebut mendorong manusia dengan mengerahkan segenap potensinya untuk memanfaatkan fasilitas sumber daya yang ada. Hal yang sering kali terjadi di dunia kerja adalah terjadinya kecelakaan kerja, salah satu pekerjaan yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi angkutan.

Menurut data Badan Kesehatan Dunia (WHO) setiap tahun tercatat 1,35 juta orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Artinya, setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa di jalanan di seluruh dunia ini. WHO menambahkan, hanya dalam kurun waktu tiga tahun jumlah korban tewas di jalan raya bertambah 100.000 orang.¹ Data Kepolisian Republik Indonesia, mencatat bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas pada 2020 turun 14 persen, menjadi 100.028 kejadian, dari tahun sebelumnya 116.411. Selain itu, jumlah korban meninggal akibat kecelakaan juga ikut menurun sekitar 18 persen. Dengan jumlah pada 2019 sebanyak 25.671 korban jiwa, turun menjadi 23.529 pada 2020.² Data Polda Jawa Barat telah mencatat sepanjang

tahun 2020 ada sebanyak 6.092 kejadian sedangkan tahun 2019 tercatat ada 8.066 kejadian kecelakaan atau mengalami penurunan 24 %, korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 sebanyak 2.280 orang. Jumlah itu menurun 36% dibandingkan tahun 2019 yang tercatat ada 3.539 orang meninggal dunia.³

Kepolisian Negara Republik Indonesia di Kota Depok angka kecelakaan lalu lintas terhitung tinggi, data unit Laka Lantas Polresta Depok mencatat sejak Januari sampai Februari terjadi 58 kasus kecelakaan. Data jumlah tersebut, 50% diantaranya terjadi pada pengendara sepeda motor, dari semua korban kecelakaan rata-rata berusia antara 12 sampai 40 tahun dan titik yang paling rawan kecelakaan adalah Jalan raya Bogor, Jalan Margonda, Jalan Parung dan Jalan Raya Sawangan.⁴ Menurut data perusahaan aplikasi, jumlah pengendara ojek online di Indonesia saat ini berjumlah 2,5 juta orang dan 50% dari total tersebut berada di wilayah jabodetabek atau sekitar 1.25 juta pengendara. Dari jumlah pengendara ojek online tersebut masih memiliki kemungkinan bahwa jumlah tersebut masih terus bertambah setiap tahunnya.⁵

Kota Depok memiliki pengendara ojek online terbanyak, oleh karena itu sering sekali terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat perilaku tidak aman (*unsafe action*) seperti tidak

memakai pelindung mata dan wajah, tidak menggunakan pelindung tangan, menggunakan celana pendek saat berkendara, hanya menggunakan helm pada saat di jalan raya, menggunakan sandal saat berkendara dan tidak menggunakan lampu sein saat mengendarai dalam kecepatan tinggi. Selain itu masih banyak juga kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) di Kota Depok seperti jalan rusak dan berlubang dan kurangnya lampu penerangan di jalan raya. Akibat dari perilaku tidak aman (*unsafe action*) tersebut akan mengakibatkan pengendara mengalami luka yang tidak diinginkan ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, sedangkan akibat dari kondisi tidak aman (*unsafe condition*) seperti jalanan berlubang yang dapat merusak motor pengendara dan bisa terjadinya kecelakaan tabrakan dengan pengendara lain akibat menghindari lubang, jalanan licin dapat mengakibatkan pengendara motor jatuh tergelincir dan kehilangan keseimbangan saat melalui jalan tersebut, dan lampu penerangan jalan yang tidak berfungsi dengan baik dapat menurunkan konsentrasi dari pengendara dan rasa tidak aman dari pengguna jalan.

Peneliti tentang hubungan antara *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dan ojek pangkalan di Kota Manado tahun 2019, dengan melakukan wawancara

menggunakan kuesioner kepada 210 responden didapatkan kategori tindakan tidak aman (*unsafe action*) sebanyak 118 (56,2%) responden pernah terjadi kecelakaan kerja berupa berkendara saat badan tidak fit, tidak memeriksa kendaraan sebelum bekerja dan tidak menggunakan helm saat berkendara di jalan raya. Untuk kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) sebanyak 76 (36,2%) responden pernah terjadi kecelakaan kerja akibat cuaca yang buruk, kondisi pencahayaan yang gelap, kondisi jalan yang sempit dan berlubang, dan lalu lintas yang padat jarang didapati.⁶

Solusi dari perilaku tidak aman (*unsafe action*) pengendara wajib menggunakan helm saat keluar ke jalan raya, menggunakan baju dan sepatu tertutup saat berkendara. Untuk kondisi tidak aman (*unsafe condition*) saat kondisi jalan berlubang, pengendara dapat menghindari jalanan berlubang tersebut setelah melihat sekitar bahwa tidak ada bahaya dari sisi lain, pengendara juga dapat berhati-hati saat melewati jalanan licin tidak boleh mengendarai dalam kecepatan tinggi dan untuk penerangan lampu di jalan raya harus memerlukan perbaikan dan perawatan sehingga memastikan lampu penerangan tersebut dapat berfungsi dengan baik.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan pada hari

Rabu 25 Agustus 2021 dengan menggunakan kuesioner dengan 20 pertanyaan yang disebar ke 15 responden didapatkan hasil bahwa 10 responden tidak memiliki pengetahuan yang baik tentang pengetahuan dan perilaku *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dan 5 responden memiliki pengetahuan yang baik, hal ini disebabkan kurangnya kesadaran individu dalam berkendara.

Maka dari itu, berdasarkan latar belakang diatas maka peneliti tertarik untuk mengambil judul “Hubungan antara *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok ”

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini menggunakan Analitik Kuantitatif. Kuantitatif adalah pengukuran data kuantitatif dan statistik objektif melalui perhitungan ilmiah berasal dari sampel orang-orang atau penduduk yang diminta menjawab atas sejumlah pertanyaan tentang survey untuk menentukan frekuensi dan prosentase tanggapan mereka.¹⁴ Desain penelitian ini menggunakan metode Deskriptif Analitik. Analitik adalah survey atau penelitian yang mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi. Kemudian melakukan analisis dinamika korelasi antara fenomena atau antara faktor resiko dengan faktor efek.¹⁵

Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah *cross sectional*. Penelitian *cross sectional* adalah suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasional, atau pengumpulan data. Penelitian cross-sectional hanya mengobservasi sekali saja dan pengukuran dilakukan terhadap variabel subjek pada saat penelitian (Notoatmojo, 2010).¹⁶

Penelitian ini akan dilaksanakan melalui *Google Form* yang disebar ke kepada pengendara ojek online di Kota Depok pada bulan Oktober 2021

Populasi adalah keseluruhan dari kumpulan elemen yang memiliki sejumlah karakteristik umum, yang terdiri dari bidang-bidang untuk diteliti. Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek online di Kota Depok sebanyak 787 pengendara. sampel dari 89 responden dengan taraf kesalahan 10%. Sampel penelitian ini dilakukan pada pengendara ojek online di Kota Depok.

Variabel dalam penelitian ini adalah hubungan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di kota Depok. Pengolahan data dan analisa data menggunakan komputerisasi dengan program SPSS *for windows* 16. Analisa terdiri dari analisis univariat , bivariat dan multivariat.

HASIL PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 1 Oktober – 14 Oktober 2021. Pengambilan data responden dilakukan menggunakan kuesioner melalui *Google Form*. Jumlah responden sebanyak 89 responden pengendara ojek online di Kota Depok.

Tabel 4.1

Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No	Usia	Jumlah	Presentase (%)
1.	18 – 25 Tahun	44	49.4
2.	26 – 45 Tahun	45	50.6
	Total	89	100 %

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui karakteristik responden berdasarkan usia dari 89 responden Sebagian besar (50.6%) yaitu berusia 26-45 tahun sebanyak 45 responden.

Tabel 4.2

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Presentase (%)
----	---------------	--------	----------------

1.	Laki-laki	71	79.8
2.	Perempuan	18	20.2
	Total	89	100 %

Berdasarkan tabel 4.2 diketahui karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dari 89 responden Sebagian besar (79.8%) yaitu laki-laki sebanyak 71 responden.

Tabel 4.4

Distribusi Frekuensi Unsafe Action

No.	Unsafe Action	Frekuensi	Presentase (%)
1..	Ringan	32	36.0
2.	Sedang	26	29.2
3.	Berat	31	34.8
	Total	89	100 %

Berdasarkan tabel 4.4 diketahui bahwa distribusi frekuensi *Unsafe Action* dari 89 responden Sebagian besar (36.0%) memiliki perilaku ringan yaitu sebanyak 32 responden

Tabel 4.5

Distribusi Frekuensi Unsafe Condition

No.	Unsafe Condition	Frekuensi	Presentase (%)
1..	Ringan	28	31.5
2.	Sedang	22	24.7
3.	Berat	39	43.8
	Total	89	100 %

Berdasarkan tabel 4.5 diketahui bahwa distribusi frekuensi *Unsafe Condition* dari 89 responden Sebagian besar (43.8%) memiliki perilaku berat yaitu sebanyak 39 responden.

Tabel 4.6

Distribusi Frekuensi Unsafe Action dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok

No.	Variabel Independent	N	Variabel Dependent Kecelakaan Kerja (Nilai Signifikasi)
1.	<i>Unsafe Action</i>	89	0,000

Berdasarkan tabel 4.6 diketahui distribusi frekuensi *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0,00 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan antara *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok

Tabel 4.7

Distribusi Frekuensi Unsafe Condition dengan Kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok

No.	Variabel Independent	N	Variabel Dependent Kecelakaan Kerja (Nilai Signifikasi)
1.	<i>Unsafe</i>	89	0,000

Condition

Berdasarkan tabel 4.7 diketahui distribusi frekuensi *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0,00 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan antara *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

Tabel 4.8

Distribusi Frekuensi Hubungan Unsafe Action dan Unsafe Condition dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

No.	Variabel Independent	N	Nilai Signifikasi
1.	<i>Unsafe Action</i>	89	0,030
2.	<i>Unsafe Condition</i>	89	0,101

Berdasarkan tabel 4.8 diketahui Distribusi Frekuensi Hubungan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0.030 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

PEMBAHASAN

- Hubungan *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok

Berdasarkan tabel 4.4 diketahui bahwa distribusi frekuensi *Unsafe Action* dari 89 responden sebagian besar (36.0%) memiliki perilaku ringan yaitu sebanyak 32

responden. Berdasarkan tabel 4.6 diketahui distribusi frekuensi *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0,00 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan antara *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok. Berdasarkan tabel 4.8 diketahui Distribusi Frekuensi Hubungan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0.030 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

Perilaku merupakan hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungan yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. *Unsafe Action* merupakan perbuatan berbahaya dari manusia karena 80-85% kasus kecelakaan disebabkan oleh manusia, *unsafe action* juga sangat mempengaruhi terhadap terjadinya kecelakaan akibat tindakan-tindakan yang tidak aman atau berbahaya bagi para pengendara seperti tidak menggunakan pakaian pelindung diri saat berkendara, tidak memeriksa kendaraan sebelum bekerja dan tidak membatasi kecepatan dalam berkendara.

Hasil penelitian ini sebanding dengan penelitian Felly Aprilia Kairupan, Diana Vanda Doda, B.H. Ralph Kairupan yang berjudul “Hubungan antara *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan

kerja pada pengendara ojek online dan ojek pangkalan di Kota Manado tahun 2019”. Berdasarkan hasil yang didapatkan responden dalam penelitian ini terdiri dari umur dan jenis kelamin. Sebanyak 118 responden (56.2%) termasuk kedalam kategori aman tentang *Unsafe Action*.

Jadi kesimpulan penelitian yang dilakukan oleh peneliti tentang *Unsafe Action* sangat berhubungan dengan kecelakaan kerja karena pengendara dengan perilaku kerja yang baik akan lebih berhati-hati dalam berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya *Unsafe Action* dalam bekerja.

b. Hubungan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok

Berdasarkan tabel 4.5 diketahui bahwa distribusi frekuensi *Unsafe Condition* dari 89 responden Sebagian besar (43.8%) memiliki perilaku berat yaitu sebanyak 39 responden. Berdasarkan tabel 4.7 diketahui distribusi frekuensi *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0,00 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan antara *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok. Berdasarkan tabel 4.8 diketahui Distribusi Frekuensi Hubungan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0.101 > 0,05$ bahwa tidak terdapat hubungan *Unsafe Condition* dengan

kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

Perilaku merupakan hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungan yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan . *Unsafe Condition* merupakan kondisi lingkungan yang dapat menyebabkan kecelakaan, pengetahuan *unsafe condition* tidak mempengaruhi terhadap terjadinya kecelakaan akibat dari pengetahuan yang kurang tentang kondisi lingkungan yang tidak aman seperti kondisi jalanan yang berlubang, kondisi pencahayaan jalan yang kurang dan kondisi jalanan yang sempit.

Hasil penelitian ini sebanding dengan penelitian Felly Aprilia Kairupan, Diana Vanda Doda, B.H. Ralph Kairupan yang berjudul “Hubungan antara *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online dan ojek pangkalan di Kota Manado tahun 2019”. Berdasarkan hasil yang didapatkan responden dalam penelitian ini terdiri dari umur dan jenis kelamin. Sebanyak 111 responden (52.9%) termasuk ke dalam kategori kurang tentang *Unsafe Condition*.

Jadi kesimpulan penelitian yang dilakukan oleh peneliti tentang *Unsafe Condition* tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja karena pengendara yang baik akan lebih berhati-hati dalam berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan atau cedera pada manusia akibat *Unsafe Condition*

c. Distribusi Frekuensi Hubungan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui bahwa karakteristik responden berdasarkan usia dari 89 responden Sebagian besar (50.6%) yaitu berusia 26-45 tahun sebanyak 45 responden. Berdasarkan tabel 4.2 diketahui bahwa karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dari 89 responden Sebagian besar (79.8%) yaitu memiliki jenis kelamin laki-laki sebanyak 71 responden. Berdasarkan tabel 4.8 diketahui Distribusi Frekuensi Hubungan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0.030 < 0,05$ bahwa terdapat pengaruh *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

Perilaku merupakan hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungan yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. *Unsafe Action* merupakan perbuatan berbahaya dari manusia karena 80-85% kasus kecelakaan disebabkan oleh manusia, *unsafe action* juga sangat mempengaruhi terhadap terjadinya kecelakaan akibat tindakan-tindakan yang tidak aman atau berbahaya bagi para pengendara seperti tidak menggunakan pakaian pelindung diri saat berkendara, tidak memeriksa kendaraan sebelum bekerja dan tidak membatasi kecepatan dalam

berkendara. *Unsafe Condition* merupakan kondisi lingkungan yang dapat menyebabkan kecelakaan, pengetahuan *unsafe condition* tidak mempengaruhi terhadap terjadinya kecelakaan akibat dari pengetahuan yang kurang tentang kondisi lingkungan yang tidak aman seperti kondisi jalanan yang berlubang, kondisi pencahayaan jalan yang kurang dan kondisi jalanan yang sempit.

Jadi kesimpulan penelitian yang dilakukan oleh peneliti tentang *Unsafe Action* sangat berhubungan dengan kecelakaan kerja karena pengendara dengan perilaku kerja yang baik akan lebih berhati-hati dalam berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya *Unsafe Action* dalam bekerja. Sedangkan *Unsafe Condition* tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja karena pengendara dengan pengetahuan yang baik akan lebih berhati-hati dalam berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan atau cedera pada manusia akibat *Unsafe Condition*

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan mengenai Hubungan antara *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok, maka dapat diambil kesimpulan :

- a. Berdasarkan tabel 4.4 diketahui bahwa distribusi frekuensi *Unsafe Action* dari 89 responden Sebagian besar (36.0%) memiliki perilaku ringan yaitu sebanyak 32 responden

- b. Berdasarkan tabel 4.5 diketahui bahwa distribusi frekuensi *Unsafe Condition* dari 89 responden Sebagian besar (43.8%) memiliki perilaku berat yaitu sebanyak 39 responden.
- c. Berdasarkan tabel 4.6 diketahui distribusi frekuensi *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0,00 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan antara *Unsafe Action* dengan
- d. Berdasarkan tabel 4.7 diketahui distribusi frekuensi *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0,00 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan antara *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.
- e. Berdasarkan tabel 4.8 diketahui Distribusi Frekuensi Hubungan *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok didapatkan hasil $0.030 < 0,05$ bahwa terdapat hubungan *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online di Kota Depok.

SARAN

Berdasarkan pada kesimpulan diatas, ada beberapa hal yang peneliti sarankan, antara lain :

- a. Saran Teoritis

Disarankan untuk lebih menambah wawasan ilmu pengetahuan yaitu ilmu Kesehatan masyarakat dan keselamatan kerja khususnya pada kecelakaan kerja.

b. Saran Praktis

1) Bagi Peneliti

Disarankan untuk di praktikan wawasan dan pengetahuan serta pengalaman bagi peneliti dalam menerapkan ilmu yang diperoleh selama Pendidikan secara langsung di lapangan.

2) Bagi Responden

Disarankan untuk dapat menerapkan keselamatan kerja dalam berkendara untuk meminimalisirkan terjadinya kecelakan kerja akibat *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition*.

3) Bagi Peneliti Selanjutnya

Disarankan untuk digunakan sebagai bahan referensi bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian khususnya dalam masalah keselamatan dan Kesehatan kerja di masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

1. Ervan Hardoko. WHO: Tiap 24 Detik Satu Orang Tewas akibat Kecelakaan Lalu Lintas. Kompas.com. Published 2018. <https://internasional.kompas.com/read/2018/12/07/13032721/who-tiap->

[24-detik-satu-orang-tewas-akibat-kecelakaan-lalu-lintas?page=all](https://www.medcom.id/nasional/daerah/0k8RaoWN-angka-kecelakaan-di-jabar-menurun-sepanjang-2020)

2. P aditya Prakasa. Angka Kecelakaan di Jabar Menurun Sepanjang 2020. medcom.id. Published 2020. Accessed October 28, 2021. <https://www.medcom.id/nasional/daerah/0k8RaoWN-angka-kecelakaan-di-jabar-menurun-sepanjang-2020>
3. Purnama R. Angka Kecelakaan di Depok Tinggi. seputar indonesia. Published 2019. Accessed July 28, 2021. <http://intran.org/index.php/en/news-room/home/25-front-page/1247-angka-kecelakaan-di-depok-tinggi>
4. Bisnis.com. Berapa Jumlah Pengemudi Ojek Online di Indonesia? bisnis.tempo.com. Published 2019. Accessed July 27, 2021. <https://bisnis.tempo.co/read/1271465/berapa-jumlah-pengemudi-ojek-online-di-indonesia/full&view=ok>
5. Kairupan FA, Doda DV, Kairupan BHR. Hubungan Antara Unsafe Action Dan Unsafe Condition Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Dan Ojek Pangkalan Di Kota Manado. *Kesmas*. 2019;8(6):89-98.
6. Artatik. Faktor Yang Berhubungan Dengan Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) (Studi Pada Pekerja Percetakan Unit Offset Di

- PT.X). *Thesis Univ Muhammadiyah Semarang*. Published online 2017:3.
7. Kusumarini DA. Perbedaan Unsafe Action dan Unsafe Condition Antara Sebelum dan Sesudah Safety Patrol. *Skripsi Univ Muhammadiyah Semarang*. Published online 2017:13. <http://repository.unimus.ac.id/199/>
 8. Sedarmayanti. Manajemen Sumber Daya Manusia, Reformasi Birokrasi dan Manajemen Pegawai Negeri Sipil (Cetakan Ke-5). *Refika Aditama*. 2011;5:229. <http://www.mendeley.com/research/0012619c-d41c-312f-93cc-f6720a21fba7/>
 9. BNSP. Apa sih Unsafe Action Unsafe Condition? *lsppass.co.id*. Published 2019. <http://lsppass.co.id/2019/06/25/apa-yang-dimaksud-dengan-unsafe-action-unsafe-condition/>
 10. Heinrich, Petersen dan R. Klasifikasi kecelakaan kerja. *Standar OHSAS 18001:2007*. 2009;1(1990):10-34.
 11. Ii BAB, Pustaka T. Seberang Atau Sebelah Lain Dan. Published online 2017:6-18.
 12. Bisnis Online. Bisnis Transportasi Online : Pengertian, Tujuan, Manfaat, Mekanisme. *hestanto.web.id*. Published 2021. Accessed August 4, 2021. <https://www.hestanto.web.id/bisnis-transportasi-online/>
 13. Oktaviani Y. Yusni Oktaviani, 2015 Pengaruh Pola Asuh Single Parent Terhadap Perilaku Seks Pranikah Remaja Universitas Pendidikan Indonesia | [repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu](http://repository.upi.edu/perpustakaan.upi.edu). *J Sociol*. Published online 2015:55-81.
 14. Tanzeh A, Arikunto S. Bab III - Metode Penelitian Metode Penelitian. *Metod Penelit*. Published online 2004:22-34.
 15. Notoatmodjo. BAB III Kerangka Konsep. *J Chem Inf Model*. 2012;53(9):1689-1699. [ttp://repository.poltekkes-denpasar.ac.id](http://repository.poltekkes-denpasar.ac.id)
 16. Deepublish P. Pengertian Hipotesis: Tujuan, Kegunaan, Jenis, Ciri dan Pengujiannya. *penerbitbukudeepublish*. Published 2021. Accessed September 6, 2021. <https://penerbitbukudeepublish.com/pengertian-hipotesis/>
 17. Deepublish P. *Teknik Pengambilan Sampel Dalam Penelitian*.; 2021. <https://penerbitbukudeepublish.com/teknik-pengambilan-sampel/>
 18. Bella C. Pengaruh Relaksasi Otot Progresif Terhadap Penurunan Kecemasan Pada Mahasiswa Menjelang Ujian OSCE. *Univ Muhammadiyah Malang*. Published online 2018:34-35.
 19. Soesilo, Padmomartono TD, Sumardjono. Asesmen Non-Tes dalam Bimbingan dan Konseling.

- Published online 2014:71-86.
20. Berita Update. Teknik Pengumpulan Data dan Jenis-Jenisnya untuk Penelitian. Kumparan.com. Published 2020. Accessed August 10, 2021. <https://kumparan.com/berita-update/teknik-pengumpulan-data-dan-jenis-jenisnya-untuk-penelitian-1usMO2uuF4O/full>
 21. Nusantara B. Uji VALIDITAS DAN RELIABILITAS. qmc.binus.ac.id. Published 2021. Accessed August 10, 2021. <https://qmc.binus.ac.id/2014/11/01>
 22. Anwar Hidayat. Uji Normalitas dan Metode Perhitungan (Penjelasan Lengkap). statistikian. Published 2013. Accessed September 10, 2021. <https://www.statistikian.com/2013/01/uji-normalitas.html>
 23. Priyo Hastono S. Analisis Bivariat. *Anal Data*. Published online 2012:88-90.
 24. Irzal. Dasar-dasar Kesehatan Keselamatan Kerja. Jakarta : Kencana,2019
 25. Hadinata Fidya. Linda. Unsafe Action dan Unsafe Condition. Jakarta : Sibuku Media, 2016
 26. Suhartini. Titik. Kecelakaan Kerja. Probolingga : Deepublish : 2020
 27. Sumamur.H. Keselamatan Kerja dan Penyebab Kecelakaan Kerja. Jakarta : Sagung Seto : 2021
 28. Mur. Suma . Keselamatan kerja dan

Pencegahan Kerja.Yogyakarta : Deepublish : 2018