

HUBUNGAN KELELAHAN KERJA DENGAN PERILAKU *SAFETY RIDING*
PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* DI SLEMAN
YOGYAKARTA

NASKAH PUBLIKASI

Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Kesehatan
Masyarakat



Oleh:

Dwi Krizia Frisanti

KMP2300672

PEMINATAN KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA
PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT PROGRAM SARJANA
SEKOLAH TINGGI ILMU KESEHATAN WIRA HUSADA
YOGYAKARTA

2025



NASKAH PUBLIKASI

HUBUNGAN KELELAHAN KERJA DENGAN PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* DI SLEMAN YOGYAKARTA

Diajukan Oleh:
Dwi Krizia Frisanti
KMP2300672

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal

Susunan Dewan Penguji

Ketua Dewan Penguji

Patricia Asda, S.Kep., Ns., M.PH.
Penguji I/Pembimbing Utama



Ariana Sumekar, SKM., M.Sc.
Penguji II/Pembimbing Pendamping

Dewi Ariyani Wulandari, S.K.M., M.P.H

Telah dilakukan ujian seminar hasil penelitian di depan dewan penguji
pada Tanggal 20 Agustus 2025

Ketua Program Studi Kesehatan Masyarakat Program Sarjana



Susi Damayanti, S.Si., M.Sc.



HUBUNGAN KELELAHAN KERJA DENGAN PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* DI SLEMAN YOGYAKARTA

Dwi Krizia Frisanti¹, Ariana Sumekar², Dewi Ariyani Wulandari³,

INTISARI

Latar Belakang: Pengendara ojek *online* memiliki risiko tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk kelelahan kerja dan perilaku *safety riding*. Jam kerja panjang, target order, dan tekanan ekonomi dapat memicu kelelahan yang berdampak pada penurunan konsentrasi dan peningkatan perilaku berkendara tidak aman.

Tujuan: Mengetahui hubungan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online* di Sleman Yogyakarta

Metode: Penelitian kuantitatif observasional analitik dengan desain *cross sectional*. Sampel adalah seluruh pengendara ojek *online* yang memenuhi kriteria menggunakan rumus (Lemeshow, 1997) sebanyak 96 responden. Kelelahan diukur menggunakan kuesioner KAUPK2 (Kuesioner Alat Ukur Perasaan Kelelahan Kerja), sedangkan perilaku *safety riding* dinilai melalui kuesioner SRBS (*Safety Riding Behavior Scale*). Analisis data menggunakan uji *Chi-Square*.

Hasil: Sebagian besar responden berada pada kategori tidak lelah (53,1%), namun mayoritas memiliki perilaku *safety riding* yang kurang baik (54,2%). Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan adanya hubungan signifikan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* ($p\text{-value} = 0,002$), di mana pengendara yang lelah cenderung memiliki perilaku berkendara tidak aman.

Kesimpulan: Kelelahan kerja berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*. Disarankan penyedia layanan menetapkan batas jam kerja, menyediakan waktu istirahat cukup, memberikan edukasi kelelahan, melakukan evaluasi rutin, serta mengadakan pelatihan *safety riding* berkelanjutan. Pengendara diharapkan mengenali tanda kelelahan, mematuhi aturan lalu lintas, dan menghindari berkendara saat tidak *fit* untuk mengurangi risiko kecelakaan.

Kata Kunci: Kelelahan Kerja, Perilaku *Safety Riding*, Ojek *Online*, Keselamatan Berkendara

¹Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat (S1) STIKES Wira Husada Yogyakarta

²Dosen Program Studi Kesehatan Masyarakat (S1) STIKES Wira Husada Yogyakarta

³Dosen Program Studi Kesehatan Masyarakat (S1) STIKES Wira Husada Yogyakarta

THE RELATIONSHIP BETWEEN WORK FATIGUE AND SAFETY RIDING BEHAVIOR AMONG ONLINE MOTORCYCLE TAXI DRIVERS IN SLEMAN, YOGYAKARTA

Dwi Krizia Frisanti¹, Ariana Sumekar², Dewi Ariyani Wulandari³,

ABSTRACT

Background: Online motorcycle taxi drivers face a high risk of traffic accidents influenced by multiple factors, including work fatigue and safety riding behavior. Long working hours, order targets, and economic pressures can trigger fatigue, leading to reduced concentration and increased unsafe riding behavior.

Objective: To determine the relationship between work fatigue and safety riding behavior among online motorcycle taxi drivers in Sleman, Yogyakarta.

Methods: This study used a quantitative, observational-analytic design with a cross-sectional approach. The sample consisted of 96 online motorcycle drivers who met the inclusion criteria, determined using Lemeshow's formula (1997). Work fatigue was measured using a KAUPK2 (Kuesioner Alat Ukur Perasaan Kelelahan Kerja) questionnaire, while safety riding behavior was assessed using a SRBS (*Safety Riding Behavior Scale*) questionnaire. Data analysis was conducted using the Chi-Square test.

Results: Most respondents were in the non-fatigued category (53.1%), yet the majority demonstrated poor safety riding behavior (54.2%). The Chi-Square test showed a significant relationship between work fatigue and safety riding behavior ($p\text{-value} = 0.002$), with fatigued drivers more likely to engage in unsafe riding practices.

Conclusion: Work fatigue is associated with safety riding behavior among online motorcycle taxi drivers. It is recommended that service providers set limits on working hours, provide adequate rest periods, offer fatigue education, conduct routine evaluations, and organize continuous safety riding training. Drivers are encouraged to recognize signs of fatigue, comply with traffic rules, and avoid riding when unfit to reduce the risk of accidents.

¹**Student** Of Public Health Study Program (S1) STIKES Wira Husada Yogyakarta

²**Lecturer** Of Public Health Study Program (S1) STIKES Wira Husada Yogyakarta

³**Lecturer** Of Public Health Study Program (S1) STIKES Wira Husada Yogyakarta

I. PENDAHULUAN

Transportasi digital mengalami kemajuan pesat di beberapa tahun terakhir, khususnya pada transportasi ojek online. Ojek *online* adalah pelayanan transportasi yang diakses secara *online* oleh konsumen atau penumpang untuk mendapatkan pengemudi, pembayaran, perjalanan dengan mudah, serta potongan harga di waktu-waktu tertentu. Dengan hadirnya ojek *online* memberikan suatu kemudahan dan menjadi solusi transportasi yang diminati masyarakat karena dapat diakses melalui *smartphone*, memiliki tarif yang terjangkau, dan efisiensi waktu (Ferdila, M., & Us, K. A., 2021).

WHO dan ILO melaporkan bahwa setiap tahun terdapat sekitar 2,78 juta kematian pekerja yang disebabkan oleh kecelakaan maupun penyakit akibat kerja. WHO juga melaporkan kecelakaan lalu lintas menyebabkan 1,35 juta kematian per tahun, banyak di antaranya melibatkan sepeda motor. Survei dan laporan menunjukkan rendahnya kepatuhan terhadap *safety riding*, terutama di Sleman, dengan tingkat kepatuhan pengendara ojek *online* masih di bawah rata-rata nasional (Korlantas Polri, 2023).

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan RI tahun 2023, jumlah pengendara ojek *online* di Indonesia telah mencapai lebih dari 4 juta orang. Data Kepolisian Daerah DIY mencatat bahwa pada tahun 2024, terdapat 25 sampai 30 ribu pengendara ojek *online* yang beroperasi di wilayah Yogyakarta, Sleman, Bantul, dan sekitarnya, dengan 3.000 diantaranya setiap hari menjangkau wilayah tersebut (Polda DIY, 2024).

Berdasarkan studi pendahuluan, dari 10 pengendara ojek *online* ditemukan 4 orang mengeluhkan kelelahan seperti mengantuk, nyeri pinggang, dan punggung akibat bekerja lebih dari 8 jam, sementara 6 lainnya tetap mengambil orderan meski lelah sehingga mengabaikan aspek *safety riding*. Kondisi ini sejalan dengan data BPJS Ketenagakerjaan yang mencatat 185 peserta Grab dan 3.244 peserta Gojek pada Januari–Mei 2025, dengan 136 klaim Jaminan Kecelakaan Kerja dari pengemudi Gojek pada Januari–Juni 2025, yang menunjukkan adanya risiko kecelakaan nyata terkait kelelahan saat bekerja.

II. BAHAN DAN METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dengan pendekatan observasional analitik dan menggunakan desain *cross sectional*. Sampel adalah seluruh pengendara ojek *online* yang memenuhi kriteria menggunakan rumus (Lemeshow 1997) sebanyak 96 responden. Lokasi penelitian dilakukan di wilayah Sleman, Yogyakarta di sekitar kawasan Seturan, Condong Catur, Babarsari, dan Depok (SCBD). Kelelahan diukur menggunakan kuesioner KAUPK2 (Kuesioner Alat Ukur Perasaan Kelelahan Kerja), sedangkan perilaku *safety riding* dinilai melalui kuesioner SRBS (*Safety Riding Behavior Scale*). Analisis data menggunakan uji *Chi-Square*.

III. HASIL

1. Karakteristik Responden

Tabel 1 Distribusi Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin, Umur, Pendidikan, Jenis Ojek *Online*, Durasi Kerja, Dan Masa Kerja

No.	Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
1.	Jenis Kelamin		
	Laki – Laki	96	100,0
	Perempuan	0	0
	Total	96	100,0
2.	Umur (Amini R., 2024)		
	Muda (20 - 40 Tahun)	86	89.6
	Tua (41 - 60 Tahun)	10	10.4
	Total	96	100.0
3.	Pendidikan		
	Rendah	8	8,3
	Tinggi	88	91,7
	Total	96	100,0
4.	Jenis Ojek <i>Online</i>		
	Gojek	45	46,9
	Grab	51	53,1
	Total	96	100
5.	Durasi Kerja		
	8 Jam	4	4,2
	>8 Jam	92	95,8
	Total	96	100
6.	Masa Kerja		
	<5 Tahun	74	77,1
	≥5 Tahun	22	22,9
	Total	96	100.0

Berdasarkan Tabel 1 Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden menunjukkan bahwa seluruh responden yang menjadi sampel dalam penelitian ini berjenis kelamin laki-laki (100%). Kemudian, rata-rata responden berada pada kelompok usia muda (20–40 tahun) yaitu sebanyak 86 orang (89,6%). Pada tingkat pendidikan didominasi oleh pendidikan tinggi (SMA, D3, dan S1) yaitu sebesar 88 orang (91,7%). Sedangkan, pada jenis ojek *online*, persentase terbesar

adalah Grab sebanyak 51 orang (53,1%). Rata-rata durasi kerja responden didominasi oleh responden yang bekerja selama >8 jam per hari yaitu 92 orang (95,8%). Selain itu, responden yang memiliki masa kerja <5 tahun yaitu sebesar 74 orang (77,1%).

2. Distribusi Frekuensi Kelelahan Kerja Dan Perilaku *Safety Riding*

Tabel 2 Analisis Univariat Distribusi Frekuensi Kelelahan Kerja Dan Perilaku *Safety Riding*

No.	Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
1.	Kelelahan Kerja		
	Tidak Lelah	51	53,1
	Lelah	45	46,9
	Total	96	100,0
2.	Perilaku <i>Safety Riding</i>		
	Baik	44	45,8
	Tidak Baik	52	54,2
	Total	96	100,0

Berdasarkan Tabel 2 Distribusi frekuensi variabel kelelahan kerja dan perilaku *safety riding* menunjukkan bahwa ada sebanyak 96 responden yang diteliti pada masing – masing variabel tersebut. Pada hasil variabel kelelahan kerja didapatkan sebanyak 51 (53,1%) responden berada pada kategori “Tidak Lelah”. Sementara itu, pada hasil variabel perilaku *safety riding* diperoleh sebanyak 52 responden (54,2%) dikategorikan memiliki perilaku *safety riding* yang "Tidak Baik".

3. Distribusi Frekuensi Hubungan Kelelahan Kerja Dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabel 3 Analisis Bivariat Distribusi Frekuensi Hubungan Kelelahan Kerja Dengan Perilaku *Safety Riding*

Variabel	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Total	%	<i>p value</i>
	Baik		Tidak Baik				
	n	%	n	%			
Kelelahan Kerja							
Tidak Lelah	31	32,3%	20	20,8%	51	53,1%	0,002*
Lelah	13	13,5%	32	33,3%	45	46,9%	
Total	44	45,8%	52	54,2%	96	100%	

Berdasarkan hasil analisis bivariat pada Tabel 3, diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding*. Dari total 96 responden, sebanyak 51 responden yang tidak mengalami kelelahan kerja, memiliki perilaku *safety riding* baik sebanyak 31 orang (32,3%). Sementara itu, 45 responden yang mengalami kelelahan kerja, menunjukkan perilaku *safety riding* tidak baik sebanyak 32 orang (33,3%). Hasil uji *Chi-Square* menunjukkan nilai *p-value* = 0,002 ($p < 0,05$) yang berarti terdapat hubungan signifikan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding*. Dengan demikian, semakin tinggi tingkat kelelahan kerja yang dialami seseorang, semakin besar kemungkinan individu tersebut menunjukkan perilaku *safety riding* yang tidak baik.

IV. PEMBAHASAN

1. Kelelahan Kerja

Kelelahan kerja merupakan kondisi yang sering dialami oleh pekerja, termasuk pengendara ojek *online*, yang menghadapi jam kerja panjang, tuntutan target, dan tekanan lalu lintas. Kelelahan dapat mencakup aspek fisik, mental, maupun emosional, yang semuanya dapat memengaruhi kemampuan berkendara secara aman (Suma'mur, 2020). Dalam penelitian ini, ditemukan bahwa responden yang berada pada kategori tidak lelah yaitu sebanyak (53,1%), sementara pada kategori lelah sebesar (46,9%). Proporsi ini menunjukkan bahwa meskipun lebih dari setengah pengendara mampu menjaga kondisi fisik dan mentalnya, tetapi masih terdapat hampir setengah dari populasi yang berisiko mengalami penurunan konsentrasi dan kewaspadaan.

Berdasarkan hasil kuesioner, gejala kelelahan yang paling dominan adalah rasa mengantuk dan sering menguap dengan persentase 45,8%. Faktor usia muda (89,6%) dan durasi kerja > 8 jam (95,8%) memperkuat munculnya kelelahan. Temuan ini sejalan dengan Zeller (2020) yang menunjukkan bahwa kelelahan tidak selalu berhubungan signifikan dengan performa pengemudi, serta Lees (2023) yang menjelaskan bahwa kantuk tidak selalu menimbulkan perbedaan bermakna pada kondisi pengemudi. Dengan demikian, kelelahan bukan satu-satunya faktor dominan, melainkan harus dipahami bersama aspek fisik maupun psikologis lain.

2. Perilaku *Safety Riding*

Perilaku *safety riding* adalah faktor penting dalam mencegah kecelakaan lalu lintas, terutama pada pengendara ojek *online* (Ariwibowo, 2013). Hasil penelitian menunjukkan perilaku *safety riding* tidak baik sebesar (54,2%) dan baik (45,8%). Persentase ini menunjukkan perlunya peningkatan kesadaran dan pelatihan. Hasil kuesioner juga menunjukkan jawaban terbanyak yaitu pada kategori penggunaan perlengkapan keselamatan dengan responden yang menjawab jarang (40,6%) dan pada aspek pemeriksaan kondisi kendaraan dengan jawaban tidak pernah sebanyak (57,3%). Kepatuhan terhadap lalu lintas juga rendah, dengan (39,6%) menyatakan tidak pernah patuh. Secara keseluruhan perilaku *safety riding* belum konsisten, karena dipengaruhi kelelahan, kebiasaan, dan tekanan kerja. Penelitian ini sejalan dengan Kenli & Indah (2024) dalam Syafitri et al., (2025) bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding*.

3. Hubungan Kelelahan Kerja Dengan Perilaku *Safety Riding*

Hasil analisis menggunakan uji *chi-square* menunjukkan nilai *p-value* = 0,002 yang berarti terdapat hubungan signifikan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding*. Hal ini menegaskan bahwa kondisi kelelahan secara langsung memengaruhi kecenderungan pengendara dalam menerapkan prinsip keselamatan berkendara. Temuan tersebut juga menunjukkan bahwa pengemudi yang mengalami kelelahan lebih sering mengabaikan perilaku aman

di jalan, seperti mematuhi aturan lalu lintas dan melakukan pemeriksaan kendaraan, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Surastia et al. (2023) yang membuktikan bahwa semakin tinggi tingkat kelelahan pengemudi, maka semakin rendah kepatuhan mereka dalam menjalankan praktik *safety riding*, terutama pada aspek penggunaan perlengkapan keselamatan dan pemeriksaan kendaraan sebelum beroperasi.

V. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 96 pengendara ojek *online* di Sleman, Yogyakarta, menunjukkan responden yang berada pada kategori tidak lelah sebanyak (53,1%), sedangkan pada perilaku *safety riding* mayoritas menunjukkan perilaku yang tidak baik sebanyak (54,2%). Hasil uji bivariat menunjukkan adanya hubungan signifikan antara kelelahan kerja dengan perilaku *safety riding* ($p\text{-value} = 0,002$) yang berarti pengendara yang mengalami kelelahan lebih cenderung memiliki perilaku berkendara tidak aman dibandingkan dengan yang tidak lelah.

VI. SARAN

1. Bagi Penyedia Layanan Ojek *Online*

Tetapkan batas jam kerja, sediakan waktu istirahat cukup, berikan edukasi tentang kelelahan, lakukan evaluasi rutin, menyediakan perlindungan asuransi, dan adakan pelatihan *safety riding* berkelanjutan.

2. Bagi Pengendara Ojek *Online*

Kenali tanda kelelahan, patuhi aturan lalu lintas, gunakan helm standar,

menjaga kecepatan, dan hindari berkendara saat tidak *fit* untuk mengurangi risiko kecelakaan. Kesadaran ini membantu menciptakan perjalanan yang aman dan nyaman.

VII. UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kepada Tuhan Yesus Kristus atas kasih, anugerah, dan penyertaan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian dengan judul “Hubungan Kelelahan Kerja Dengan Perilaku *Safety Riding* Pada Pengendara Ojek *Online* Di Sleman Yogyakarta” dengan baik. Penulis menyadari bahwa tanpa pertolongan dan hikmat yang dari-Nya, naskah publikasi ini tidak akan terselesaikan.

Dengan segala hormat dan kerendahan hati penulis juga menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Dra. Ning Rintiswati, M.Kes., selaku Ketua Stikes Wira Husada Yogyakarta yang telah memberikan kesempatan untuk menimba ilmu di institusi yang tecinta ini dan izin kepada penulis sehingga terselenggaranya penelitian ini.
2. Susi Damayanti, S.Si., M.Sc., selaku Ketua Program Studi Kesehatan Masyarakat Program Sarjana yang telah memberikan izin, dukungan, serta fasilitas bagi terselenggaranya penelitian ini.
3. Ariana Sumekar, S.KM., M.Sc., selaku pembimbing utama yang telah dengan sabar memberikan bimbingan, pengarahan dan saran yang sangat berarti bagi

penulis.

4. Dewi Ariyani Wulandari, S.KM., M.P.H., selaku pembimbing pendamping yang telah dengan sabar memberikan bimbingan, pengarahan dan saran yang sangat berarti bagi penulis.
5. Patria Asda, S.Kep., Ns., M.PH., selaku penguji I yang telah memberikan bimbingan, masukan, serta arahan terhadap penyusunan naskah publikasi ini.
6. Kedua orang tuaku tercinta Bapak Frido Furet dan Ibu Sutanti, kedua adikku terkasih Trisia Isabella Foret dan Sanggam Stevenly Frido, kakak H.L. tersayang, yang selalu memberikan doa, dukungan baik moral maupun materi, nasihat, kasih sayang, perhatian, semangat, dan motivasi kepada penulis.
7. Kepada diriku sendiri Dwi Krizia Frisanti terima kasih sudah selalu tetap kuat dan tidak menyerah dalam setiap proses kehidupan yang telah dilewati, terlebih khusus selamat kamu sudah berhasil menyelesaikan skripsi ini. Tetaplah semangat dan rendah hati karena ini adalah awal baru dari perjalanan masa depanmu yang sukses dan penuh harapan. Kamu Pasti Bisa !
8. Kepada teman-temanku Asria Wowa, Dani Irawan, Jevidson Ogonei, Pak Edu Darmawan dan teman-teman lainnya yang tidak disebutkan satu per satu, terima kasih sudah selalu setia hadir dalam keadaan suka dan duka, selalu memberikan doa, semangat, motivasi dan menemani penulis selama proses penelitian hingga tersusunnya naskah publikasi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan naskah publikasi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat

penulis harapkan demi kebaikan di masa mendatang. Kiranya Tuhan Yesus senantiasa memberkati dan membalas lebih besar lagi segala kebaikan yang telah diberikan oleh seluruh pihak yang sudah berkontribusi dalam penelitian dan penyusunan naskah publikasi ini. Semoga karya sederhana ini juga dapat memberikan manfaat bagi ilmu pengetahuan, khususnya di bidang Kesehatan Masyarakat. Thank You So Much and God Bless You Everyone.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Amini, R., Arifin, & Khair, A. (2024). Faktor-faktor yang berhubungan dengan tingkat kelelahan pada pengendara ojek online di Kota Banjarbaru tahun 2024. *Medic Nutricia: Jurnal Ilmu Kesehatan*, 7(5), 25–31. <https://doi.org/10.5455/mnj.v1i2.644xa>.
- [2] 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).
- [3] Ferdila, M., & Us, K. A. (2021). Analisis dampak transportasi ojek online terhadap pendapatan ojek konvensional di Kota Jambi. *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, 6(2), 134–142.
- [4] Korlantas Polri. (2023). *Statistik kecelakaan lalu lintas di Indonesia tahun 2022*. Jakarta: Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- [5] Lees, T. (2023). Psychophysiology of monotonous driving, fatigue and sleepiness. *Behavioral Sciences*, 13(10), 788.
- [6] Polda DIY. (2024). *Laporan data kecelakaan lalu lintas di DIY tahun 2024*. Yogyakarta: Polda DIY.
- [7] Suma'mur, P. K. (2020). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (HIPERKES)*. Jakarta: Sagung Seto.
- [8] Surastia, D. R., Yunus, M., Sulistyorini, A., & Marji. (2023). Hubungan pengetahuan, sikap dan kelelahan kerja dengan perilaku safety riding pada pengendara Go-Jek di Kota Malang. *Jurnal Rumpun Ilmu Kesehatan (JRIK)*, 3(3). <https://ejurnal.politeknikpratama.ac.id/index.php/JRIK>
- [9] Syafitri, A. H. D., Suherman, & Hasanah, I. (2025). Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara: Studi terhadap kesadaran, keterampilan, dan kepatuhan pengemudi. *Antigen: Jurnal Kesehatan Masyarakat dan Ilmu Gizi*, 3(2), 70–89.
- [10] Zeller, R. (2020). The effect of sleep-need and time-on-task on driver fatigue. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*.