

**PENGETAHUAN KESELAMATAN BERKENDARA, MASA KERJA DAN
PERAN MANAJEMEN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN
BERKENDARA PADA PENGEMUDI TRUK BERMUATAN SEMEN
DI PT ENERGI SUKSES ABADI CILACAP**

*KNOWLEDGE OF DRIVING SAFETY, WORKING PERIOD AND THE ROLE OF
MANAGEMENT WITH THE SAFETY BEHAVIOR OF THE RIDER OF CEMENT
TRUCK DRIVERS AT PT ENERGI SUKSES ABADI CILACAP*

Machfudz Eko Arianto^{1*}, Susan Feriana²

^{1,2} Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Ahmad Dahlan, Yogyakarta
Jl. Prof. DR. Soepomo Sh.Kec. Umbulharjo.Daerah Istimewa Yogyakarta. Indonesia

*Email : Machfudz.arianto@ikm.uad.ac.id

ABSTRACT

Traffic accidents on highways were the second largest cause of death in the world in 2013. While in Indonesia, traffic accidents on trucks in 2018 were 4487 cases. The purpose of this study was to determine the relationship between knowledge driving safety, working period and the role of management with the behavior safety driving of the rider of cement truck drivers at PT. energi sukses abadi cilacap. This study uses an observational analytic method with a cross sectional approach. The number of samples is 65 people. Sampling technique is total sampling. The instrument uses a questionnaire. Data analysis using chi square. The results of the analysis showed that there was significant relationship between knowledge and behavior safety driving of truck drivers loaded cement ($p=0.018$ and $rp=2.14$ (95%: $ci:1.21-3.77$)). There was no significant relationship between working period and behavior safety driving of truck drivers loaded cement ($p=0.754$ and $rp=1.18$ (95%: $ci: 0.66-2.10$)), there is significant relationship the role of management with behavior safety driving on truck drivers loaded cement ($p = 0.847$ and $rp = 1.15$ (95%: $ci: 0.64-2.07$)). The conclusion is that there is a significant relationship between knowledge and behavior safety driving in loaded truck drivers. There is no significant relationship between working period and the role of management with behavior safety driving of truck drivers loaded cement at PT energi sukses abadi cilacap.

Keywords: *safety driving; knowledge; working period; role of management*

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan penyebab meninggal dunia kedua terbesar di dunia pada tahun 2013. Sedangkan di Indonesia kecelakaan lalu lintas pada kendaraan truk ditahun 2018 sebanyak 4487 kasus. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan keselamatan berkendara, masa kerja dan peran manajemen dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. Penelitian ini menggunakan metode analitik observasional dengan pendekatan cross sectional. Jumlah sampel yaitu 65 orang. teknik sampling adalah total sampling. Instrument menggunakan kuesioner. Analisis data menggunakan chi square. Hasil analisis menunjukkan ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen ($p=0,018$ dan nilai $RP=2,14$ (95%: $CI:1,21-3,77$)). Tidak ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen ($p=0,754$ dan nilai $RP=1,18$ (95%: $CI:0,66-2,10$)), Tidak ada hubungan yang signifikan peran manajemen dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen ($p=0,847$ dan nilai $RP=1,15$ (95%: $CI:0,64-2,07$)). Kesimpulan ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen. Tidak ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dan peran manajemen dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap.

Kata Kunci: keselamatan berkendara; pengetahuan; masa kerja; peran manajemen

PENDAHULUAN

Manusia tidak bisa terlepas dari transportasi apalagi di era globalisasi saat ini, fungsi transportasi salah satunya sebagai alat untuk mengantarkan dari atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Dengan pola pertumbuhan penduduk yang semakin hari makin cepat, menuntut masyarakat untuk mempunyai mobilitas yang tinggi oleh karena itu penggunaan transportasi akan semakin meningkat. Mobilitas yang tinggi dan penggunaan transportasi yang meningkat akan mendorong tingginya kepadatan lalu lintas, baik barang maupun manusia diseluruh dunia (1).

Transportasi adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari (2). Mengemudi (*driving*) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan baik berupa bus, truk, sepeda motor, ataupun mobil. Mengemudi merupakan kegiatan penting dari kehidupan kerja banyak orang, bisa jadi menyenangkan tetapi juga dapat membuat stress dan berbahaya (3).

Berdasarkan data *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2013 menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan penyebab meninggal dunia kedua terbesar di dunia. Dalam setiap satu jam terdapat empat orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Sebanyak 72% kasus kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi di Indonesia. Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor mencapai 73%, disusul mobil 15%, truk 8%, bus 2%, dan sepeda 2% (3).

Menurut data Korlantas Polri jumlah kecelakaan lalu lintas pada kendaraan truk ditahun 2018 sebanyak 4487 sedangkan tahun 2017 sebanyak 4389 kasus. Ada 4 jenis pelanggaran tertinggi pada pengemudi truk yaitu tidak memiliki SIM sebanyak 318 kasus, melanggar aturan batas kecepatan maksimum dan minimum sebanyak 274 kasus, mengemudi dengan tidak wajar (melakukan kegiatan lain dan atau dipengaruhi oleh suatu keadaan sehingga mengganggu konsentrasi dalam mengemudi di jalan) sebanyak 172 kasus, dan tidak membawa SIM sebanyak 87 kasus (4).

Upaya untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan raya salah satunya yaitu dengan meningkatkan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi. Keselamatan berkendara atau keselamatan mengemudi merupakan cara mengemudi yang benar dengan mengetahui teknik mengemudi yang tepat, mau memahami dan mengikuti peraturan berlalu lintas, sehingga dalam berkendara akan selalu aman dan selamat (5)

PT Energi Sukses Abadi merupakan perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan jasa angkutan yang bekerjasama dengan PT. Solusi Bangun Indonesia untuk pendistribusian semen ke seluruh pulau Jawa. PT Energi Sukses Abadi memiliki 116 armada dari berbagai konsorsium. Berdasarkan studi yang dilakukan di PT Energi Sukses Abadi ditemukan ada perilaku yang tidak aman seperti mengemudi dengan kecepatan tidak wajar yaitu melebihi 75 km/jam, menerima telephone ketika mengemudi, menyalakan musik terlalu keras, ketika di dalam garasi ditemukan bahwa pengemudi mengendarai truk dengan kecepatan melebihi 10km/jam dan tidak memasang pengganjal pada roda truk ketika diparkirkan. Selain itu ada 8 pengemudi yang memiliki pengetahuan rendah tentang keselamatan berkendara, serta belum berjalannya program toolbox meeting dan safety talk. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan keselamatan berkendara, masa kerja dan peran manajemen dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT. Energi Sukses Abadi Cilacap.

BAHAN DAN METODE

Penelitian ini menggunakan metode analitik observasional dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi penelitian adalah pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap yang berjumlah 65 orang. Teknik pengambilan sampel yaitu *total sampling* karena jumlah populasi kurang dari 100, jadi seluruh populasi dijadikan sampel penelitian. Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah 65 orang. instrumen yang digunakan yaitu kuesioner. Analisis data menggunakan analisis univariat dan bivariat dengan uji statistik *chi square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Univariat

Analisis univariat dalam penelitian ini meliputi karakteristik subyek penelitian yang terdiri dari perilaku keselamatan berkendara, pengetahuan keselamatan berkendara, masa kerja, peran manajemen. Informasi disajikan dalam tabel 1.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen di PT. Energi Sukses Abadi Cilacap

Variabel	n	%
Perilaku Keselamatan berkendara		
Tidak aman	27	58,5
Aman	38	41,5
Pengetahuan Keselamatan berkendara		
Rendah	24	36,9
Tinggi	41	63,1
Masa Kerja		
Baru	31	47,7
Lama	34	52,3
Peran Manajemen		
Kurang	22	33,8
Baik	43	66,2
Total	65	100

Berdasarkan tabel 1, diketahui bahwa sebagian besar responden berperilaku berkendara aman sebanyak 38 pengemudi (41,5%). Untuk variabel pengetahuan sebagian besar responden berpengetahuan tinggi sebanyak 41 pengemudi (63,1%). Untuk variabel masa kerja sebagian besar responden termasuk kedalam kategori masa kerja lama sebanyak 34 pengemudi (52,3%). Dan untuk variabel peran manajemen yang terbanyak masuk dalam kategori baik sebanyak 43 pengemudi (66,2%).

Analisis Bivariat

Tabel 2. Hubungan Pengetahuan, Masa Kerja Dan Peran Manajemen Dengan Perilaku Keselamatan berkendara pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap

Variabel	Perilaku Keselamatan Berkendara				Total (%)	RP	CI 95%	P Value
	Tidak Aman		Aman					
	n	%	n	%				
Pengetahuan								
Rendah	15	62,5	9	37,5	100	2,14	1.21-3.77	0,018
Tinggi	12	29,3	29	70,7				
Masa Kerja								
Baru	14	45,2	17	54,8	100	1,18	0,66 - 2,10	0,754
Lama	13	38,2	21	61,8				
Peran Manajemen								
Kurang	10	45,5	12	54,5	100	1,15	0,64-2,07	0,847
Baik	17	39,5	26	60,5				

PEMBAHASAN

Hubungan Pengetahuan Keselamatan berkendara Dengan Perilaku Keselamatan berkendara pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap

Berdasarkan analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi square* menunjukkan nilai *Ratio Prevalence* (RP) 2,14 dan *Confident Interval* (CI) 1,21-3,77 (RP > 1 dan nilai CI tidak mencakup angka satu) yang artinya pengetahuan keselamatan berkendara merupakan faktor risiko terjadinya perilaku keselamatan berkendara sehingga pengemudi dengan pengetahuan keselamatan berkendara rendah memiliki risiko 2,14 kali lebih besar menyebabkan perilaku keselamatan berkendara tidak aman dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi. Nilai *p value* sebesar 0,018 ($P < 0,05$) artinya ada hubungan yang signifikan secara statistik antara pengetahuan keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap.

Adanya hubungan yang bermakna dikarenakan perusahaan rutin mengadakan kegiatan pelatihan *Defensive Driving Training* (DDT) tiap tahunnya, selain itu pengemudi juga diberikan pelatihan dan kegiatan lain untuk menambah wawasan mengenai Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Dari kegiatan pelatihan yang telah dilaksanakan ternyata dapat meningkatkan pengetahuan sehingga pengemudi lebih sadar mengenai pentingnya menjaga perilaku keselamatan berkendara.

Pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi akan mampu membedakan antara cara mengemudi aman dan yang tidak aman, sehingga kecelakaan dapat dihindari. Pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi akan berusaha menghindari kecelakaan ringan karena mereka sadar bahwa kecelakaan ringan akan menyebabkan kecelakaan berat. Jika pengemudi memiliki pengetahuan yang baik maka mereka akan bertindak positif dan berusaha untuk menghindari kecelakaan. Sebaliknya pengemudi yang memiliki pengetahuan rendah akan cenderung mengabaikan bahaya disekitarnya dan tidak melakukan pekerjaan sesuai prosedur karena ketidaktahuan

akan risiko yang diterima.

Semakin banyak pengetahuan yang diperoleh maka akan semakin positif perilaku yang dilakukan. Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang diambil sehingga akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang seseorang lakukan akan bertahan lama (6).

Pengetahuan dipengaruhi oleh faktor pendidikan, pengetahuan sangat erat hubungannya dengan pendidikan, diharapkan dengan pendidikan yang tinggi maka orang tersebut akan semakin luas pula pengetahuannya. Akan tetapi perlu ditekankan, bukan berarti seseorang yang berpendidikan rendah mutlak berpengetahuan rendah pula. Hal ini mengingat bahwa peningkatan pengetahuan tidak mutlak diperoleh melalui pendidikan formal (7).

Hasil penelitian sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2018 yang menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan praktik keselamatan berkendara pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan nilai signifikansi *p-value* sebesar 0,018 (8).

Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku Keselamatan berkendara pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap

Berdasarkan analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi square* menunjukkan nilai *p value* sebesar 0,754 ($P > 0,05$) artinya tidak ada hubungan yang signifikan secara statistik antara masa kerja dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. Meskipun demikian, berdasarkan nilai *Ratio Prevalence* (RP) 1,18 dan *Confident Interval* (CI) 0,66-2,10 yang artinya masa kerja merupakan faktor risiko terjadinya perilaku keselamatan berkendara sehingga pengemudi dengan masa kerja baru memiliki risiko 1,18 kali lebih besar menyebabkan perilaku keselamatan berkendara tidak aman dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki masa kerja lama.

Tidak adanya hubungan yang bermakna dikarenakan kemampuan mengemudi dengan

aman dipengaruhi oleh lamanya pengalaman mengemudi, sehingga pengemudi mengetahui perilaku mengemudi yang aman dan mengetahui bahaya-bahaya yang ada disekitar dan dapat menghindari dari kecelakaan. Masa kerja yang diteliti dalam penelitian ini adalah kurun waktu atau lamanya responden bekerja sebagai pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. Ketika perusahaan merekrut pengemudi menjadi pengemudi truk bermuatan semen bukanlah yang menjadikan pengemudi yang belum bisa mengemudikan truk menjadi bisa, tetapi perusahaan merekrut seseorang yang sudah bisa mengemudikan truk dan memiliki pengalaman dibidangnya. Mengemudikan truk yang bermuatan semen merupakan suatu pekerjaan yang memiliki risiko tinggi maka dari itu diperlukan seseorang yang berpengalaman.

Meskipun demikian, berdasarkan nilai (RP=1,18 dan CI=0,66-2,10) masa kerja merupakan faktor risiko terjadinya perilaku keselamatan berkendara. Pengemudi dengan masa kerja baru memiliki risiko 1,18 kali lebih besar menyebabkan perilaku keselamatan berkendara tidak aman dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki masa kerja lama. Hal ini dikarenakan pengemudi baru belum menyadari sepenuhnya pentingnya mematuhi peraturan yang ada, padahal peraturan tersebut tidak lain untuk menjaga keselamatan diri sendiri dan untuk menghindari dari kecelakaan. Pengemudi yang memiliki masa kerja lama akan lebih memahami peraturan dan menjaga perilaku mengemudi dengan aman.

Masa kerja adalah suatu kurun waktu atau lamanya tenaga kerja itu bekerja disuatu tempat (9). Pengalaman seseorang dalam pekerjaannya dan lingkungan pada saat bekerja dipengaruhi oleh masa kerja tersebut, seharusnya semakin lama seseorang bekerja maka semakin banyak pula pengalaman dan keterampilannya. Pengalaman hal apapun akan meningkatkan kewaspadaan, salah satunya yaitu terhadap kecelakaan kerja, seiring bertambahnya masa kerja di perusahaan. Hal ini seharusnya berbanding terbalik dengan tenaga kerja yang baru masuk kerja. Mereka awal mulanya belum tahu pasti seluk beluk peraturan keselamatan di tempat kerja secara mendalam. Pengalaman yang didapatkan di tempat kerja akan saling berkaitan dengan lamanya kerja seseorang,

maka semakin lama seseorang bekerja semakin banyak pula pengalaman dan semakin tinggi pengetahuan serta ketrampilannya (10).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2014 menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dengan praktik keselamatan berkendara pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang (11). Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian pada tahun 2018 bahwa ada hubungan antara masa kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada supir Bus Sampiri trayek Medan - Dolok Sanggul (12).

Hubungan Peran Manajemen Terhadap Perilaku Keselamatan berkendara pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap

Berdasarkan analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi square* menunjukkan nilai *p value* sebesar 0,847 ($P>0,05$) artinya tidak ada hubungan yang signifikan secara statistik antara peran manajemen dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. Meskipun demikian berdasarkan nilai *Ratio Prevalence* (RP) 1,15 dan *Confident Interval* (CI) 0,64-2,07 yang artinya peran manajemen merupakan faktor risiko terjadinya perilaku keselamatan berkendara sehingga pengemudi yang mendapatkan dukungan peran manajemen kurang memiliki risiko 1,15 kali lebih besar menyebabkan perilaku keselamatan berkendara tidak aman dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki dukungan peran manajemen baik.

Tidak adanya hubungan yang bermakna dikarenakan peran manajemen dalam hal ini adalah peran atau dukungan dari perusahaan untuk meningkatkan keselamatan dalam mengemudi (keselamatan berkendara) pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. Perusahaan telah menyediakan berbagai pelatihan khususnya pelatihan mengemudi. Pelatihan keselamatan berkendara memiliki manfaat untuk meningkatkan pengetahuan dan melatih keterampilan dalam mengemudi. Meskipun perusahaan telah mengadakan berbagai pelatihan tetapi perilaku keselamatan berkendara

sangat ditentukan oleh keterampilan dan pengalaman masing-masing pengemudi.

Pemantauan pengemudi ketika diperjalanan yaitu dengan menggunakan *Intelligent Video Monitoring System* (IVMS) dan sistem monitoring melalui *Global Positioning System* (GPS). Perilaku yang dimonitor dalam IVMS antara lain pengereman mendadak, penambahan kecepatan mendadak, melebihi batas kecepatan, kecepatan saat belok melebihi batas serta pengaturan jam mengemudi dan jam istirahat. Meskipun sudah dipantau menggunakan IVMS tetapi bisa saja pengemudi melakukan perilaku mengemudi tidak aman yang tidak terpantau oleh IVMS. Serta tidak adanya kernet atau rekan kerja yang menemani ketika mengemudi, sehingga apabila pengemudi melakukan perilaku yang tidak aman maka tidak ada yang mengingatkan.

Meskipun demikian, berdasarkan nilai (RP=1,15 dan CI=0,64-2,07) peran manajemen merupakan faktor risiko terjadinya perilaku keselamatan berkendara. Pengemudi dengan dukungan peran manajemen kurang memiliki risiko 1,18 kali lebih besar menyebabkan perilaku keselamatan berkendara tidak aman dibandingkan dengan pengemudi yang mendapatkan dukungan peran manajemen baik. Motivasi atau dukungan yang diberikan oleh pihak perusahaan sangat bermanfaat untuk meningkatkan semangat pekerja agar bekerja lebih baik. Motivasi terletak diantara kebiasaan (pengalaman, pendidikan dan pelatihan) jadi motivasi juga dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Motivasi merupakan satu dari beberapa faktor yang menentukan perilaku kerja seseorang, motivasi bisa habis dan perlu ditambah suatu waktu, seperti pada faktor psikologis yang lain, pada saat berada pada titik terendah motivasi perlu ditambah (13). Salah satu strategi atau teknik aplikasi yang dapat meningkatkan motivasi kerja adalah penghargaan kepada karyawan seperti promosi, kenaikan pangkat, kenaikan gaji, piagam penghargaan adalah (14).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2014 menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara peran atasan dengan praktik keselamatan berkendara pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang dengan

nilai *p value* 1 ($p > 0,05$) (11) dan penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2018 yang menyatakan bahwa adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik keselamatan berkendara pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan *p value* 0,024 ($p > 0,05$) (8).

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dalam penelitian ini ada hubungan yang signifikan secara statistik antara pengetahuan keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. Tidak hubungan yang signifikan secara statistik antara masa kerja, peran manajemen dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap perlu melakukan penyusunan program pelatihan keselamatan berkendara yang terjadwal agar seluruh pengemudi dapat mengikuti pelatihan, memberikan *safety talk* secara rutin kepada pengemudi agar pengemudi tetap menjaga keselamatan diperjalanan dan membuat buku saku mengenai keselamatan berkendara untuk meningkatkan pengetahuan pengemudi. Bagi peneliti selanjutnya agar mengembangkan penelitian ini karena masih banyak faktor lain misalkan Jam kerja, jarak tempuh dalam pendistribusian semen yang dapat mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Ahmad Dahlan yang telah mendukung kegiatan penelitian, sehingga dapat berjalan dengan lancar dan sesuai yang diharapkan.

DAFTAR PUSTAKA

1. Wulandari, F. 2015. Pemahaman Pelajar Tentang Disiplin Berlalu Lintas (Studi di SMK Kesehatan). *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Volume 3, Nomor 3. Hal 52-64.
2. Gunardo. 2014. Geografi Transportasi. Yogyakarta : Penerbit Ombak. Hal.46-49.
3. World Health Organization (WHO).2013. *Status Keselamatan Jalan di WHO Regional Asia Tenggara tahun 2013* : <http://www.searo.who.int> .

Diakses pada tanggal 27 Oktober 2020.
Yogyakarta.

4. Korlantas Polri (Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia). 2019. Data Kecelakaan di Indonesia. <http://korlantasirsms.info/graph/accidentData> Diakses 25 Oktober 2020. Yogyakarta.
5. Lim, S. 2009. *Buku Pedoman Keselamatan Berkendara*. Bogor: Halaman Moeka Publishing. Hal.22
6. Notoatmodjo, S. 2014. *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Edisi Revisi 2014. Jakarta : Rineka Cipta. Hal.17
7. Wawan, A dan Dewi, M., 2011, *Teori dan Pengukuran Pengetahuan , Sikap dan Perilaku Manusia*. Cetakan Ke-2. Yogyakarta: Nuha Medika. Hal.11,48
8. Zulkarnaen, L,D., dan Ekawati. 2018. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Keselamatan berkendara Pada Pengemudi Mobil Skid Tank Di PT X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Volume 6, Nomor 5. Hal.678-686
9. Tarwaka. 2010. *Ergonomi Industri Dasar-dasar Pengetahuan Ergonomi dan Aplikasi di tempat Kerja*. Surakarta: Harapan Press. Hal.89
10. Madyanti, D.R. 2012. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) pada Bidan saat Melakukan Pertolongan Persalinan di RSUD Bengkalis Tahun 2012. *Skripsi*, FKM UI.
11. Adinugroho, N., Kurniawan, B., Wahyuni, I. 2014. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Keselamatan berkendara Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Volume 2, Nomor 6. Hal.332-338.
12. Irmayani, dan Tobing, E.L. 2018. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman Pada Supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul. *Jurnal Penelitian Kesehatan Masyarakat*, Vol. 1, No.1. Hal 14-19
13. Wahjono, S.I. 2010. *Perilaku Organisasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Hal.79.
14. Kristina. 2012. Pengaruh Motivasi Kerja, Kompetensi dan Kompensasi terhadap Kinerja Karyawan di Yayasan Bintang Timur Tangerang. *Tesis*, Universitas Esa Unggul, Jakarta