



## FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU AMAN BERKENDARA PADA PENGEMUDI BUS TRAYEK LEBAK BULUS/CIPUTAT-BANDUNG DI PT PRIMAJASA PERDANARAYA UTAMA TAHUN 2022

Wahyu Gito Putro, Amelia Puspita Siregar, H. M. Hasan, Melizsa

Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Widya Dharma Husada Tangerang

*wahyugitoputro@wdh.ac.id*

### Abstrak

Perilaku Aman Berkendara merupakan upaya peningkatan perilaku disiplin pengemudi kendaraan bermotor untuk dapat mematuhi prosedur berlalu lintas yang aman dan benar. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus Trayek Lebak Bulus/Ciputat-Bandung di PT Primajasa Perdanaraya Utama. Dalam penelitian ini, jenis penelitian yang digunakan adalah analitik observasional dengan pendekatan kuantitatif. Desain penelitian yang digunakan didasarkan pada aspek temporal penelitian, termasuk desain *cross-sectional*. Jumlah populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh pengemudi bus sebanyak 30 orang dengan jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 30 pengemudi di mana pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *total sampling*. Variabel yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara diperoleh dari hasil uji statistik *chi-square* yaitu tingkat pengetahuan ( $p\text{-value} = 0,007$ ), kondisi kendaraan ( $p\text{-value} = 0,030$ ), dan dukungan keluarga ( $p\text{-value} = 0,009$ ). Sedangkan variabel yang tidak berhubungan adalah lama kerja ( $p\text{-value} = 0,136$ ), masa kerja ( $p\text{-value} = 0,411$ ), lama istirahat ( $p\text{-value} = 0,461$ ). Pada penelitian ini, peneliti menyarankan untuk tidak mengemudi di atas kecepatan rata-rata yaitu ( $>80$  km/jam), tidak menggunakan ponsel ketika mengemudi, serta melengkapi perlengkapan keselamatan berkendara seperti kotak P3K, APAR, dan lainnya.

*Kata Kunci: Perilaku, Aman berkendara, Kecelakaan lalu lintas*

### Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Republik Indonesia Tahun 2009 adalah suatu

kecelakaan yang tidak terduga dan tidak disengaja di jalan yang melibatkan kendaraan, dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan hilangnya



nyawa dan/atau kerusakan harta benda (Pemerintah Indonesia, 2009). Kematian atau luka akibat kecelakaan lalu lintas ini merupakan suatu kejadian yang tidak dapat diprediksi atau diketahui pada saat terjadinya. Kecelakaan lalu lintas juga tidak memandang usia, jabatan, pendidikan dan lainnya. Mobilitas yang terjadi dapat mendorong kepadatan lalu lintas yang tinggi, sehingga memperlihatkan fakta bahwa sebagian besar kematian atau cedera manusia disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas di dunia menurut data World Health Organization, (2018) pada *Global Status Report On Road Safety*, telah menyumbang sebanyak 1,35 juta kasus kematian per tahunnya. Dengan demikian, kematian yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas ini telah menjadi penyebab kematian kedelapan di dunia bagi seluruh individu disemua kalangan usia. Juga menjadi tingkat kematian 3 kali lebih tinggi pada negara dengan penghasilan rendah dibandingkan dengan negara yang berpenghasilan lebih tinggi.

Di Negara Indonesia sendiri, pada periode 2015-2019, jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat dengan rata-rata 4,87% per tahun. Mengikuti peningkatan jumlah kecelakaan, jumlah kematian dan luka ringan meningkat masing-masing 1,41% dan

6,26%, dan nilai kerusakan properti yang disebabkan oleh kecelakaan meningkat 4,23% setiap tahun (BPS RI, 2019). Pada Tahun 2018, jumlah korban dan kecelakaan lalu lintas di Provinsi Banten yaitu sebanyak 5.532 kejadian dengan korban meninggal 2.615, korban mengalami luka berat 743, dan korban mengalami luka ringan 6.129 (BPS Banten, 2021). Sedangkan pada Kota Tangerang Selatan sendiri, dilihat dari perkembangan selama Tahun 2015-2017, jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa di Tangerang Selatan sebanyak 650 kasus, dengan rincian 100 meninggal dunia, 275 luka berat, dan 446 luka ringan (BPS Tangerang Selatan, 2019).

Dilihat dari meningkatnya nilai kerugian materi akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 yaitu rata-rata 4,23 persen per tahun, maka pemerintah dari pihak Pemerintah Kepolisian Indonesia dan beberapa perusahaan transportasi swasta berusaha untuk menciptakan budaya keselamatan jalan raya dalam bentuk kampanye keselamatan berkendara nasional dan pelatihan mengemudi yang aman. Berkendara aman (*Safety driving*) adalah upaya meningkatkan perilaku disiplin pengendara kendaraan bermotor untuk mengikuti prosedur berlalu lintas yang aman dan benar (Rizky, 2009).



Berdasarkan penelitian Puteri & Nisa, (2020) menyatakan bahwa ada hubungan antara masa kerja, lama kerja, pengetahuan dan perilaku berkendara yang aman. Sedangkan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Tobing et al., (2018) menunjukkan bahwa ada hubungan antara waktu istirahat dengan perilaku berkendara tidak aman. Pada penelitian ini, telah dilaksanakan studi pendahuluan. Dari hasil wawancara peneliti terhadap 10 pengemudi, didapatkan bahwa masih ada pengemudi yang belum menerapkan perilaku aman berkendara. 3 dari 10 pengemudi tidak menggunakan *safety belt*, 7 diantara 10 pengemudi memegang kemudi dengan satu tangan ketika tidak memindahkan perseneling, 5 diantara 10 pengemudi memuat dan menurunkan penumpang tidak di halte bus. Penelitian ini telah dilakukan pula observasi pada kondisi kendaraan pengemudi dan didapatkan hasil bahwa masih ada bus yang melebihi masa berlaku uji berkala, tidak tersedia *first aid kit*, tidak tersedia *safety hammer*, tidak tersedia *fire extinguisher* dan tidak tersedia *safety belt*.

Adapun tujuan peneliti yaitu untuk menganalisis faktor-faktor apa yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus Trayek Lebak Bulus/Ciputat-Bandung di PT

Primajasa Perdanaraya Utama. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai sumber informasi mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi bus, serta menjadi pertimbangan atau masukan bagi manajemen perusahaan otobus agar dapat mengoptimalkan kemampuan pengemudi yang memiliki hubungan khusus dengan perilaku berkendara yang aman (*safety driving*).

## Metode

Dalam penelitian ini, jenis penelitian yang digunakan adalah analitik observasional dengan pendekatan kuantitatif. Desain penelitian yang digunakan didasarkan pada aspek temporal penelitian, termasuk desain *cross-sectional* yaitu desain penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat (*point time approach*), (Notoatmodjo, 2018). Jumlah populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh pengemudi bus Primajasa trayek Lebak Bulus/Ciputat-Bandung yang masih aktif beroperasi sebanyak 30 orang dengan jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 30 pengemudi bus trayek Lebak



Bulus/Ciputat-Bandung di PT Primajasa Perdanaraya Utama, di mana pengambilan sampel dilakukan dengan metode pemilihan *Nonprobability Sampling* dengan teknik *Total Sampling* yaitu teknik pengambilan sampel di mana seluruh anggota populasi dijadikan sampel (Sugiyono, 2019). Kriteria sampel pada penelitian ini yaitu kriteria *eksklusi*, responden yang tidak bersedia diwawancarai. Penelitian ini dilakukan di PT Primajasa Perdanaraya Utama Pool Ciputat dan di wilayah kerja trayek Lebak Bulus/Ciputat-Bandung, di mana penelitian ini dilakukan pada Bulan Oktober 2021 – bulan Februari 2022 yang dimulai dari studi pendahuluan, penyusunan proposal, penelitian, hingga hasil dapat diseminarkan. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel independen (bebas) berupa lama kerja, masa kerja, lama istirahat, tingkat pengetahuan, kondisi kendaraan, serta dukungan keluarga dan variabel dependen (terikat) berupa perilaku aman berkendara. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini berupa analisis univariat dan analisis bivariat.

## Hasil

Hasil penelitian menggambarkan bahwa Sebagian besar responden memiliki lama kerja yang tidak berisiko kelelahan yaitu  $\leq 8$  jam sebanyak 18 (60,0%), memiliki masa kerja yang kurang berpengalaman yaitu  $< 3$  tahun sebanyak 16 (53,3%), memiliki lama istirahat yang cukup yaitu  $\geq 30$  menit sebanyak 20 (66,7%). Sebagian besar responden juga memiliki tingkat pengetahuan yang cukup baik sebanyak 18 (60,0%), memiliki kondisi kendaraan yang baik sebanyak 16 (53,3%), setengah responden memiliki dukungan keluarga yang baik sebanyak 15 (50,0%) dan sebagian besar responden memiliki perilaku aman berkendara yang baik sebanyak 18 (60,0%).

Berdasarkan hasil uji bivariat, menunjukkan bahwa variabel adanya hubungan yang signifikan ( $p\text{-value} < 0,05$ ) adalah tingkat pengetahuan dengan nilai ( $p\text{-value} = 0,007$ ), kondisi kendaraan dengan nilai ( $p\text{-value} = 0,030$ ) dan dukungan keluarga dengan nilai ( $p\text{-value} = 0,009$ ). Sedangkan, variabel yang menunjukkan tidak adanya hubungan yang signifikan ( $p\text{-value} > 0,05$ ) adalah lama kerja dengan nilai ( $p\text{-value} = 0,136$ ), masa kerja dengan nilai ( $p\text{-value} = 0,411$ ) dan lama istirahat dengan nilai ( $p\text{-value} = 0,461$ ).



**Tabel 1. Hubungan Lama Kerja, Masa Kerja, Lama Istirahat, Tingkat Pengetahuan, Kondisi Kendaraan, Dukungan Keluarga dengan Perilaku Aman Berkendara Pada Pengemudi Bus Trayek Lebak Bulus/Ciputat-Bandung di PT Primajasa Perdanaraya Utama Tahun 2022**

Variabel	Perilaku Aman Berkendara				Total		Nilai <i>p</i>
	Baik		Cukup		N	%	
	F	%	F	%			
<b>Lama Kerja</b>							
Tidak berisiko kelelahan	13	43,3	5	16,7	18	60,0	<b>0,136</b>
Berisiko kelelahan	5	16,7	7	23,3	12	40,0	
<b>Masa Kerja</b>							
Kurang berpengalaman	8	26,7	8	26,7	16	53,4	<b>0,411</b>
Berpengalaman	10	33,3	4	13,3	14	46,6	
<b>Lama Istirahat</b>							
Kurang	5	16,7	5	16,7	10	33,4	<b>0,461</b>
Cukup	13	43,3	7	23,3	20	66,6	
<b>Tingkat Pengetahuan</b>							
Baik	11	36,7	1	3,3	12	40,0	<b>0,007</b>
Cukup	7	23,3	11	36,7	18	60,0	
<b>Kondisi Kendaraan</b>							
Baik	13	43,3	3	10,0	16	53,3	<b>0,030</b>
Kurang Baik	5	16,7	9	30,0	14	46,7	
<b>Dukungan Keluarga</b>							
Baik	5	16,7	10	33,3	15	50,0	<b>0,009</b>
Cukup	13	43,3	2	6,7	15	50,0	

*Sumber: Data Primer 2022*

## Pembahasan

Lama/waktu kerja bagi pekerja di sektor swasta diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003, khususnya dalam Pasal 77 sampai dengan 85 (Pemerintah Indonesia, 2003). Pasal 77 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 mewajibkan semua sektor pelaku usaha untuk mematuhi peraturan yang berhubungan dengan jam kerja (Pemerintah Indonesia, 2003).

Pengaturan jam kerja diatur oleh dua sistem berikut: (a) 7 jam kerja dalam 1 hari, 40 jam kerja dalam seminggu, 6 hari kerja dalam seminggu; atau (b) 8 jam kerja dalam 1 hari, 40 jam kerja dalam seminggu, 5 hari kerja dalam seminggu (Pemerintah Indonesia, 2003). Terkait jam kerja pengemudi angkutan umum, menurut Pasal 90 ayat 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, pengemudi angkutan umum yang telah mengemudi selama 4 jam



berturut-turut harus beristirahat selama 30 menit atau setengah jam (Pemerintah Indonesia, 2009). Menurut pasal yang sama pada ayat 4, telah ditentukan bahwa dalam keadaan tertentu pengemudi dapat diizinkan untuk bekerja sampai 12 jam per hari, termasuk satu jam istirahat. Apabila melebihi ketentuan tersebut maka akan menyebabkan kelelahan dalam bekerja (Pemerintah Indonesia, 2009).

Berdasarkan hasil uji statistik, dalam penelitian ini tidak ada hubungan antara lama kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus. Hal ini dapat terjadi karena pengemudi bekerja  $\leq 8$  jam sehari dan saat mengemudikan kendaraan pengemudi selalu mempertahankan kondisi tubuh yang fit dengan cara beristirahat yang cukup saat sampai di pool/terminal dengan demikian mencegah pengemudi merasa mengantuk atau lelah saat mengoperasikan mobil penumpang. Hasil penelitian ini juga sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Adiyanto et al. (2021) pada penelitiannya, tidak ada hubungan antara waktu tempuh dengan perilaku berkendara aman pengemudi bus.

Masa kerja merupakan waktu yang dihabiskan seorang karyawan untuk bekerja di perusahaan/industri tertentu yang dikategorikan dalam kurang dari tiga tahun

dan lebih dari atau sama dengan tiga tahun. Bagi tenaga kerja yang masa kerjanya kurang dari 3 tahun pengalaman kerjanya dinilai masih sangat terbatas karena masih berstatus pekerja baru, namun jika lebih dari atau sama dengan 3 tahun sudah termasuk tenaga kerja dengan status kerja lama, maka dianggap memiliki banyak pengalaman kerja dan detail pekerjaan di bidang perusahaan atau industri tempat bekerja (Anorital, 1991 dalam Inayah, 2011). Semakin lama pengemudi bekerja, semakin baik pengalaman dan kemampuannya untuk menghindari kecelakaan lalu lintas, karena beriringan dengan meningkatnya tingkat pengetahuan pengemudi tentang perilaku mengemudi yang aman. Pengemudi yang baru beberapa tahun bekerja atau yang masih baru umumnya belum mengetahui dasar-dasar mengemudi yang aman.

Berdasarkan hasil uji statistik, dalam penelitian ini tidak ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus. Hal ini dapat terjadi karena pengemudi yang telah bekerja  $< 3$  tahun tidak serta merta memiliki perilaku aman berkendara yang kurang saat mengendarai mobil penumpang. Selama proses penelitian berlangsung, peneliti memperoleh informasi tentang pengalaman kerja pengemudi sebelum menjadi



pengemudi bus di PT Primajasa Perdanaraya Utama, beberapa pengemudi sudah memiliki pengalaman dengan kendaraan bermotor lainnya, sehingga pengalaman ini dapat menjadi aset untuk perilaku mengemudi yang aman. Hasil penelitian ini juga sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen et al., (2018) dalam penelitiannya tersebut menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi. Namun hal ini tidak sejalan dengan hasil penelitian Elmayanti et al., (2019) dalam penelitiannya tersebut menyatakan bahwa ada pengaruh antara masa kerja terhadap perilaku mengemudi aman pada pengemudi, hal tersebut dapat berhubungan karena semakin lama seorang pengemudi memiliki pengalaman mengemudi, semakin banyak keterampilan, kemampuan, dan pengetahuan mengemudi yang dimiliki, maka akan lebih berperilaku aman ketika mengemudikan kendaraan.

Istirahat adalah keadaan tenang dan rileks, bebas dari tekanan emosional dan tanpa perasaan cemas. Waktu istirahat kerja adalah waktu untuk memulihkan diri setelah bekerja. Istirahat yang cukup setelah bekerja sangat penting bagi setiap pengemudi. Menggunakan waktu istirahat dengan tepat dapat membantu menjaga tubuh tetap dalam

kondisi yang baik sehingga tidak merasa lelah.

Berdasarkan hasil uji statistik, dalam penelitian ini tidak ada hubungan antara lama istirahat dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus. Hal ini dimungkinkan karena istirahat yang cukup bagi pengemudi dapat membantu tubuh tetap bugar sehingga tidak merasa lelah, membuat pengemudi tetap fokus, dan mendorong perilaku aman saat mengendarai bus. Hasil penelitian ini juga sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Hutabarat, (2021) dalam penelitiannya, tidak ada hubungan antara lama istirahat dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir.

Pada variabel tingkat pengetahuan, diperoleh hasil uji statistik yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus. Pengetahuan dan kognitif merupakan bidang yang sangat penting dalam pembentukan perilaku seseorang (*Overt Behavior*) (Notoatmodjo, 2012 dalam Puteri & Nisa, 2020). Menurut Green, (1980) dalam Puteri & Nisa, (2020) menyatakan bahwa Peningkatan pengetahuan tidak selalu mengarah pada perubahan perilaku, tetapi pengetahuan sangat penting sebelum seorang individu berbuat sesuatu. Tindakan



akan konsisten dengan pengetahuan ketika individu menerima sinyal yang cukup kuat untuk memotivasi individu tersebut agar bertindak sesuai dengan pengetahuan yang dimilikinya.

Adanya hubungan menunjukkan bahwa hasil ini konsisten dengan teori bahwa orang yang berpengetahuan baik tentu akan memiliki dampak positif pada perilaku atau tindakannya. Seorang pengemudi yang berpengetahuan baik cenderung memiliki sikap dan kesadaran yang tinggi untuk berkendara dengan aman. Tidak hanya itu, Pengemudi yang berpengetahuan baik juga cenderung memiliki pemahaman yang lebih baik terkait perilaku *safety* ketika mengemudikan bus, dengan begitu pengemudi dapat mempraktikkan perilaku aman berkendara yang baik. Hasil penelitian ini juga sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Puteri & Nisa, (2020) dalam penelitiannya tersebut menyatakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan pengemudi dengan perilaku berkendara yang aman.

Pada variabel kondisi kendaraan, diperoleh hasil uji statistik yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus. Hal ini sesuai dengan teori Green yang

menyatakan bahwa kondisi kendaraan merupakan faktor *Enabling* atau faktor yang memungkinkan terjadinya perubahan perilaku manusia, di mana perilaku pada teori dalam hal ini adalah perilaku berkendara yang aman. Hal ini terjadi karena pengemudi dapat berkendara dengan aman ketika bus yang digunakan dalam kondisi baik dan dinyatakan aman sesuai dengan hasil *checklist* pemeriksaan. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Adiyanto et al., (2021) pada penelitiannya menyatakan tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku berkendara aman pengemudi bus, dikarenakan kendaraan yang digunakan oleh pengemudi sudah melalui pengecekan kendaraan yang dilakukan oleh pihak Pengecekan Bus Trans Semarang melalui Formulir BAPLJ (Berita Acara Pemeriksaan Laik Jalan) setiap harinya setelah bus dioperasikan, sehingga kondisi kendaraan tidak akan mempengaruhi perilaku pengemudinya.

Pada variabel dukungan keluarga, diperoleh hasil uji statistik yang menunjukkan hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus. Adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku mengemudi yang aman dikarenakan



pengemudi sering mendapat nasehat atau saran dan dukungan dari keluarganya, anggota keluarga sering menanyakan keadaan pengemudi ketika di tempat kerja atau ketika pulang kerja. Hal tersebut menjadikan anggota keluarga sangat berperan penting dalam memotivasi pengemudi untuk melakukan pekerjaan dengan aman agar dapat kembali berkumpul dengan selamat. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hutabarat, (2021) dalam penelitiannya tersebut menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir, hal ini tidak relevan karena pertanyaan keluarga tentang aktivitas mengemudi tidak selalu mendorong pengemudi untuk terlibat dalam tindakan mengemudi aman.

### **Kesimpulan**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus, mendapatkan hasil bahwa pada variabel tingkat pengetahuan ( $p\text{-value}= 0,007$ ), kondisi kendaraan ( $p\text{-value}= 0,030$ ), dan dukungan keluarga ( $p\text{-value}= 0,009$ ) terdapat hubungan yang signifikan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi

bus. Sedangkan pada variabel lama kerja ( $p\text{-value}= 0,136$ ), masa kerja ( $p\text{-value}= 0,411$ ), lama istirahat ( $p\text{-value}= 0,461$ ) tidak terdapat hubungan yang signifikan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus.

### **Saran**

Peneliti menyarankan kepada pihak perusahaan otobus agar melengkapi perlengkapan keselamatan berkendara standar seperti Alat pemecah kaca darurat, APAR dan kotak P3K juga melakukan peremajaan dan perawatan secara berkala. Sedangkan bagi pengemudi, diperlukan adanya perubahan perilaku keselamatan berkendara seperti mengemudi dengan kecepatan di bawah 80 km/jam atau sesuai standar yaitu 60 km/jam berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, memuat dan menurunkan penumpang sesuai dengan tempatnya yaitu di halte atau di terminal, juga tidak menggunakan ponsel ketika mengemudi.

### **Daftar Pustaka**

Adiyanto, D., Kurniawan, B., Wahyuni, I., Masyarakat, F. K., Diponegoro, U., Masyarakat, F. K., & Diponegoro, U. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I.



- Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 9, 8.  
<https://doi.org/2715-5617>
- BPS Banten. (2021). *Provinsi Banten Dalam Angka 2020* (Bidang Integrasi Pengolahan dan Diseminasi Statistik (ed.); Vol. 3, Issue 2). BPS Provinsi Banten.
- BPS RI. (2019). *Statistik Transportasi Darat 2019* (Subdirektorat Statistik Transportasi (ed.)). BPS RI.
- BPS Tangerang Selatan. (2019). *Kota Tangerang Selatan Dalam Angka 2019* (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan (ed.)). BPS Kota Tangerang Selatan.
- Elmayanti, Andi Nuddin, & Makhrajani Majid. (2019). Analisis Kondisi Internal-Eksternal Pengemudi Mobil Tangki Dalam Peningkatan Safety Driving Pt Elnusa Petrofin Di Kota Parepare. *Jurnal Ilmiah Manusia Dan Kesehatan*, 2(2), 269–283.  
<https://doi.org/10.31850/makes.v2i2.150>
- Hutabarat, R. A. (2021). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Mobil Penumpang Trayek Medan-Sibolga PT Sibulan Indah Pratama*. Universitas Sumatera Utara.
- Inayah, F. (2011). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Kenyamanan Kerja di Lingkungan Bersuhu Panas Bagian Produksi PT. Eastern Pearl Flour Mills Makassar Tahun 2011*. Universitas Alauddin Makassar.
- Notoatmodjo, S. (2018). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Pemerintah Indonesia. (2003). Undang - Undang RI No 13 tahun 2003. In *Ketenagakerjaan* (Issue 1, p. 50). kemenperin.
- Pemerintah Indonesia. (2009). Undang-Undang RI No.22 tahun 2009. In *Undang-Undang RI No.22 tahun 2009* (Vol. 2, Issue 5, p. 255).
- Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport. *PREPOTIF : Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4(1), 1–10.  
<https://doi.org/10.31004/prepotif.v4i1.555>
- Rizky, Y. (2009). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) Pada Pengemudi Taksi di PT. X Pool Y Tahun 2009*. Universitas Indonesia.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif* (Setiyawami (ed.)). Alfabeta.
- Tobing, E. L., Sudirman, J., Lubuk, N., Kec, P., Pakam, L., & Deli, K. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman Pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul. *Jurnal Penelitian Kesmas*, 1(1), 14–19.
- Uno, H. B. (2012). *Teori Motivasi & Pengukurannya*. Bumi Aksara.
- World Health Organization. (2018). Global Status Report On Road Safety 2018. In *Pakistan Research Journal of Management Sciences* (Vol. 7, Issue 5). WHO.



Zulkarnaen, Lestantyo, D., & Ekawati.  
(2018). Faktor-Faktor Yang  
Berhubungan Dengan Praktik Safety  
Driving Pada Pengemudi Mobil Skid

Tank di PT X. *Jurnal Kese*, 6, 678–686.  
<https://doi.org/2356-3346>