

## FAKTOR – FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI BUS EKONOMI TRAYEK SEMARANG – SURABAYA DI TERMINAL TERBOYO SEMARANG

AVENDIKA BAGOES PRASETYA, BINA KURNIAWAN, IDA WAHYUNI

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja , Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Diponegoro  
Email : [Avendika46@gmail.com](mailto:Avendika46@gmail.com)

*Abstract : Safety driving is an effective way to reduce the incidence of accidents due to driver inattention while driving. In Indonesia, the cause of most accidents are caused by human error, which reached 90%. Traffic accidents are one of the safety risks to the driver ekonomi bus which lasts for 24 hours a day. This study aims to identify the factors of related safety driving on driver bus economic class route Semarang – Surabaya in Terboyo terminal Semarang. This type of research is analytic survey with cross sectional study. Subjects in this study is the economic driver of the bus route Semarang - Surabaya in “Terminal Terboyo” as key informants. The sample in this study included all economic bus driver route Surabaya - Semarang totaling 40 with different “PO”. Based on the results of the study, researchers concluded that the level of education is not associated premises driving safety, with  $\alpha = 0.763$ , years of dealing with driving safety, with  $\alpha = 0.003$ , attitudes related to driving safety, with  $\alpha = 0.004$ , training driving safety related with driving safety, with  $\alpha = 0.002$ , the rules relating to driving safety, with  $\alpha = 0.003$ , vehicle conditions related to driving safety, with  $\alpha = 0.003$ , the role of co-workers related to driving safety, with  $\alpha = 0.004$ , knowledge related to driving safety, with  $\alpha = 0.004$ . Researchers suggested that the held improvement to vehicle tires that has begun to thin, repair sewers that have developed porous at the bottom, and repair speedometer that is not lit, providing training on the driver's safety driving.*

*Key word : Safety Driving, Driver, Traffic accident*

*Reading List : 41 (1996 – 2016)*

### Pendahuluan

#### Latar Belakang

Transportasi/angkutan adalah perpindahan orang dan/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.<sup>1)</sup>

Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang, sedangkan pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun - Rp 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1 % dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia).<sup>(2)</sup>

Data Korlantas Polri menyebut sekitar 41% korban kecelakaan lalu lintas jalan adalah rentang usia 16-30 tahun. Sedangkan sekitar 27% pemicu kecelakaan adalah kelompok usia yang sama. Setidaknya 42% kasus kecelakaan dipicu oleh perilaku berkendara yang ugal-ugalan. Selebihnya perpaduan dari aspek manusia lainnya, seperti lengah dan ngantuk, serta faktor jalan. Berdasarkan data yang didapat dari Korlantas Polri sampai dengan Maret 2016, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia sudah mencapai angka 24.903 kasus dengan korban meninggal sebanyak 4954 jiwa. Sedangkan di Pulau Jawa kecelakaan paling banyak terdapat di Provinsi Jawa Tengah sebesar 4726 kasus dan Provinsi Jawa Timur 5165 kasus. Kasus kecelakaan tersebut juga menyebabkan kerugian materiil kendaraan hampir 10 Milyar. Jumlah kasus kecelakaan bus sendiri pada Provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur terhitung sampai dengan maret 2016 telah mencapai angka 616 kasus.<sup>(5)</sup>

Dari survei awal yang dilakukan peneliti untuk melihat bagaimana praktik mengemudi pengemudi angkutan antar kota antar provinsi tersebut. Peneliti memulai pengamatan dimulai dari awal datang ke Terminal Terboyo. Di dalam Terminal tersebut semua bus dalam keadaan terparkir rapi. Pada saat itu peneliti mengamati 2 bus yang sudah menyala mesinnya dan siap berangkat. Namun pada saat tersebut supir bus maupun kernet bus tersebut tidak berada di dalam bus tersebut,

melainkan meninggalkan bus tersebut agar terisi penumpang terlebih dahulu dengan keadaan mesin menyala. Setelah menunggu beberapa menit di luar, peneliti mulai masuk ke dalam salah satu bus dan memilih tempat duduk yang berada di dekat pengemudi bus. Selang beberapa saat setelah peneliti masuk ke dalam bus, terdapat salah satu bus dengan trayek yang sama berangkat dari terminal. Selang 5 menit bus tersebut berangkat, bus yang dinaiki oleh peneliti juga mulai berangkat. Pengemudi bus langsung menancap gas tanpa melakukan pengecekan rem, lampu, dan perlengkapan lain. Selain itu juga pengemudi bus tidak menggunakan safety belt. Keluar dari terminal Terboyo pengemudi bus mulai memacu bus di jalur pantura dengan kecepatan cukup tinggi, pada saat itu peneliti tidak dapat melihat kecepatan dikarenakan speedometer bus tersebut dalam keadaan mati. Melewati jalur pantura di kota Demak - Kudus dengan keadaan jalan yang lurus menjadikan pengemudi bus tersebut mulai memacu kendaraan dengan kecepatan semakin tinggi. Selain berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan lurus, pengemudi bus juga menggunakan handphone (HP) untuk berkomunikasi dan tetap berjalan dengan kecepatan tinggi walau keadaan jalan kurang baik. Selain itu juga pengemudi bus juga tidak mematuhi peraturan/ rambu lalu lintas, misalnya seperti tetap mendahului kendaraan lain di tikungan ataupun ketika marka jalan lurus.

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis faktor – faktor yang berhubungan dengan *Safety Driving* pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang.

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah survey analitik dengan pendekatan cross sectional study yaitu survey atau penelitian dengan melakukan identifikasi serta mencari hubungan antar variabel untuk menerangkan kejadian atau fenomena yang diamati dengan cara pendekatan, observasi, atau pengumpulan data sekaligus pada saat itu.<sup>(27)</sup>

Subjek dalam penelitian ini adalah pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo sebagai informan utama. Sampel dalam penelitian ini meliputi semua pengemudi bus ekonomi trayek Surabaya – Semarang yang berjumlah 40 dengan PO yang berbeda.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. *Safety Driving*

Tabel 4.1 Distribusi frekuensi *Safety Driving* pengemudi bus ekonomi berdasarkan PO trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

<i>Safety Driving</i>	N	%
Kurang	13	32.5
Cukup	25	62.5
Baik	2	5
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel *safety driving* dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 75% atau 30 dari 40 responden memiliki praktik

*safety driving* cukup. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa pengemudi yang telah melakukan praktik *safety driving* pada bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya ini masih sedikit. Masih banyak pengemudi yang tidak memperhatikan prinsip 4A.

### 2. Tingkat pendidikan

Tabel 4.3 Distribusi frekuensi tingkat pendidikan pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

Tingkat Pendidikan	N	%
Tamat SD	12	30
Tamat SMP	24	60
Tamat SMA	4	10
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel tingkat pendidikan dengan menggunakan distribusi frekuensi, diketahui bahwa responden yang telah menyelesaikan program pendidikan wajib belajar 12 tahun hanya berjumlah 4 orang dan kebanyakan dari pengemudi tamat SMP. Hal ini menjadikan praktik bekerja para pengemudi lebih berorientasi pada tenaga tubuh mereka dan. Hal ini menjadikan persepsi pengemudi tentang keselamatan berkendara kurang, dikarenakan kurangnya kemampuan pengemudi untuk mengidentifikasi resiko yang akan terjadi dan kemampuan untuk mengatasi resiko kecelakaan tersebut.

### 3. Masa kerja

Tabel 4.4 Distribusi frekuensi masa kerja pengemudi bus ekonomi trayek Semarang –

Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

Masa Kerja	N	%
<5 tahun	12	30
>5 tahun	28	70
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel masa kerja dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 70% atau 26 dari 40 responden, masa kerja responden tergolong dalam masa kerja lebih dari 5 tahun, sedangkan sebanyak 30% atau 12 dari 40 responden memiliki masa kerja kurang dari 5 tahun. Dengan masa kerja yang lama maka akan memberikan pengalaman lebih kepada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya, yaitu dengan bertambahnya kemampuan, keterampilan, dan pengetahuan dalam mengendarai bus.

**4. Sikap**

Tabel 4.5 Distribusi frekuensi sikap pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

Sikap	N	%
Kurang	12	30
Cukup	26	65
Baik	2	5
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel sikap dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 65% atau 26 dari 40 responden termasuk dalam kategori cukup dalam bersikap ketika berkendara, sedangkan sebanyak 30% atau 12 dari 40 responden termasuk dalam kategori kurang dalam bersikap ketika berkendara dan hanya sebesar 5% atau 2 dari 40 pengemudi yang memiliki

sikap baik ketika berkendara. Hal ini menjadikan selama ini tingkat kecelakaan di pantura yang melibatkan bus ekonomi tinggi. Selain itu juga pelanggaran lalu lintas selalu dilakukan setiap harinya oleh pengemudi bus ekonomi tersebut.

**5. Pelatihan Safety Driving**

Tabel 4.6 Distribusi frekuensi Pelatihan Safety Driving pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

Pelatihan Safety Driving	N	%
Kurang	14	35
Cukup	22	55
Baik	4	10
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel sikap dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan sebanyak 55% atau 22 dari 40 responden termasuk dalam kategori cukup dalam mengikuti pelatihan *safety driving*, sedangkan hanya sebanyak 10% atau 4 dari 40 pengemudi yang telah mengikuti pelatihan *safety driving* dengan baik. Hal ini menjadikan para pengemudi tidak mempraktikkan atau melakukan *safety driving* ketika berkendara dan menjadikan sering terjadinya pelanggaran lalu lintas setiap harinya.

**6. Peraturan**

Tabel 4.7 Distribusi frekuensi peraturan pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

Peraturan	N	%
Kurang	12	30
Cukup	26	65
Baik	2	5
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel peraturan dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 65% atau 26 dari 40 responden termasuk dalam kategori cukup dalam mematuhi peraturan Hal ini menjadikan banyak pelanggaran yang dilakukan ketika berkendara, sehingga menimbulkan kerugian seperti kenyamanan para penumpang, dan lebih cepatnya kerusakan fasilitas yang atau komponen dari kendaraan.

#### 7. Kondisi kendaraan

Tabel 4.8 Distribusi frekuensi kondisi kendaraan pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

Kondisi Kendaraan	N	%
Buruk	22	55
Baik	18	45
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel kondisi kendaraan dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 75% atau 30 dari 40 kendaraan responden dalam keadaan baik.

#### 8. Peran teman kerja

Tabel 4.9 Distribusi frekuensi peran teman kerja pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016

Peran Teman Kerja	N	%
Kurang	12	30
Cukup	24	60
Baik	4	10
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel peran teman kerja dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 60% atau 24 dari 40 responden, peran teman kerja

terhadap responden tergolong cukup. Selain itu juga menjadikan para pengemudi menganggap hal yang wajar ketika melakukan pelanggaran berkendara, dikarenakan tidak hanya dirinya saja yang melakukan pelanggaran tersebut.

### 9. Pengetahuan

Tabel 4.10 Distribusi frekuensi pengetahuan pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang tahun 2016.

Pengetahuan	N	%
Kurang	2	5
Cukup	26	65
Baik	12	30
Total	40	100

Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel pengetahuan dengan menggunakan distribusi frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 65% atau 26 dari 40 responden memiliki pengetahuan yang cukup. Sehingga menjadikan para pengemudi kurang bisa mengidentifikasi resiko dan bahaya tersebut. Hal ini juga disebabkan bahwa seseorang yang mempunyai pengetahuan yang baik terhadap sesuatu maka akan bermanfaat bagi dirinya ataupun orang lain, sehingga diharapkan dapat memberikan pengaruh baik pula terhadap perilakunya.<sup>(34)</sup>

#### A. Analisis Bivariat

##### 1. Hubungan antara tingkat pendidikan dengan *Safety Driving*

Tabel 4.11 Hasil uji Rank Spearman antara variabel Tingkat pendidikan dengan

	Safety	Driving.			Total
		Safety Driving			
		Kurang	Cukup	Baik	
Tingkat Pendidikan	Tamat SD	2	10	0	12
	Tamat SMP	4	20	0	24
	Tamat SMA	2	0	2	4
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>40</b>

Pada pengemudi bus ekonomi tingkat pendidikan tidak mempunyai hubungan dengan *safety driving* yang signifikan. Hal ini disebabkan karena tingkat pendidikan yang tinggi belum menjamin pengemudi tersebut melakukan tindakan aman saat mengemudi karena pengalaman dan masa kerja yang lama yang banyak memberikan pembelajaran.

### 2. Hubungan antara masa kerja dengan *Safety Driving*

Tabel 4.12 Hasil uji Rank Spearman antara variabel Masa kerja dengan *Safety Driving*

	Masa Kerja	Safety Driving			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
	<5 Tahun	3	6	1	10
	>5 Tahun	5	24	1	30
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>40</b>

Hal ini dikarenakan mengemudi merupakan pekerjaan yang bersifat khusus yang menuntut keterampilan, kewaspadaan serta konsentrasi seseorang dalam mengemudikan kendaraan pada kondisi apapun. Dengan pengalaman mengemudi menjadikan seseorang memiliki pengetahuan dan pengalaman tentang bagaimana semestinya mengemudi.

### 3. Hubungan antara sikap dengan *Safety Driving*

Tabel 4.13 Hasil uji Rank Spearman antara variabel Sikap dengan *Safety Driving*

	Sikap	Safety Driving			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
	Kurang	1	10	1	12
	Cukup	6	20	0	26
	Baik	1	0	1	2
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>40</b>

Hasil penelitian membuktikan bahwa sikap berhubungan dengan *safety driving*. Hal ini terjadi karena sikap cenderung

berhubungan dengan hal yang akan dilakukan ketika bekendara. Sikap tersebut juga yang memberikan pengaruh ketika pengemudi berkendara. Sikap dan cara dalam mengatasi situasi tidak aman yang dihadapi seseorang sebelum, saat dan setelah mengemudi. Selain itu juga faktor seperti pelatihan dapat meningkatkan kemampuan mengemudi dalam mengatasi situasi tersebut

### 4. Hubungan antara pelatihan *Safety Driving* dengan *Safety Driving*

Tabel 4.14 Hasil uji Rank Spearman antara variabel Pelatihan *Safety Driving* dengan *Safety Driving*

	Pelatihan Safety Driving	Safety Driving			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
	Kurang	0	14	0	14
	Cukup	6	15	1	22
	Baik	2	1	1	4
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>40</b>

Dengan demikian dengan adanya pemberian pelatihan bagi pengemudi, pengemudi tersebut dapat meningkatkan kinerja untuk memiliki keterampilan dan kemampuan dalam mengemudi. Namun demikian, meskipun beberapa pengemudi telah mengikuti pelatihan *safety driving*, masih terdapat pengemudi yang berperilaku buruk dalam *safety driving*.

### 5. Hubungan antara peraturan dengan *Safety Driving*

	Peraturan	Safety Driving			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
	Kurang	1	10	1	12
	Cukup	6	20	0	26
	Baik	1	0	1	2
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>40</b>

Hasil penelitian membuktikan bahwa peraturan berhubungan dengan *safety driving*. Hal ini terjadi karena peraturan cenderung berhubungan dengan atasan. Hal ini menjadikan atasan peduli terhadap bawahan atau pengemudi bus, dan selain

mementingkan hasil atasan juga mementingkan pelayanan kepada penumpang. Sehingga apabila para pengemudi mematuhi peraturan yang telah dibuat oleh atasan maka kepuasan penumpang bagus dan pendapatan akan maksimal.

#### 6. Hubungan antara kondisi kendaraan dengan Safety Driving

Tabel 4.16 Hasil uji Rank Spearman antara variabel Kondisi kendaraan dengan Safety Driving

		Safety Driving			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Kondisi	Buruk	0	20	2	22
Kendaraan	Baik	8	10	0	18
Total		8	30	2	40

Hasil penelitian yang dilakukan terhadap pengemudi bus ekonomi membuktikan bahwa keadaan kendaraan berhubungan dengan praktik safety driving. Hal ini sejalan dengan teori L Green bahwa kondisi kendaraan merupakan faktor enabling atau faktor pemungkin perubahan perilaku seseorang, yang dalam hal ini yang dimaksud dengan perilaku adalah perilaku safety driving. Kondisi kendaraan yang kurang baik menjadikan pengemudi sering memaksakan untuk tetap menjalankan kendaraan demi pemenuhan kebutuhan ekonomi sehingga tidak banyak dari pengemudi mengalami kendala atau masalah ketika berada di jalan raya.

#### 7. Hubungan antara peran teman kerja dengan Safety Driving

Tabel 4.17 Hasil uji Rank Spearman antara variabel Peran teman kerja dengan Safety

#### Driving

		Safety Driving			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Peran	Kurang	1	10	1	12
Teman	Cukup	6	17	0	24
Kerja	Baik	1	3	1	4
Total		8	30	2	40

Hasil penelitian yang dilakukan terhadap pengemudi bus ekonomi bahwa peran teman kerja berhubungan dengan praktik safety driving. Hal ini sesuai dengan teori L Green yang menyatakan bahwa peran teman kerja sebagai faktor penguat, yaitu salah satu faktor yang dapat memberikan pengaruh terhadap perilaku seseorang.

#### 8. Hubungan antara pengetahuan dengan Safety Driving

Tabel 4.18 Hasil uji Rank Spearman antara variabel Pengetahuan kerja dengan Safety Driving

		Safety Driving			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Pengetahuan	Kurang	1	0	1	2
	Cukup	4	22	0	26
	Baik	3	8	1	12
Total		8	30	2	40

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semakin baiknya pengetahuan seseorang maka akan memberikan dampak terhadap perilaku saat mengemudikan kendaraan. KESIMPULAN

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat pendidikan tidak berhubungan dengan safety driving
2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masa kerja berhubungan dengan safety driving.
3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sikap berhubungan dengan safety driving.
4. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelatihan safety driving berhubungan dengan safety driving.

5. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peraturan berhubungan dengan safety driving,
  6. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi kendaraan berhubungan dengan safety driving
  7. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran teman kerja berhubungan dengan safety driving
  8. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan berhubungan dengan safety driving
- SARAN**
1. Bagi dinas terkait
    - a. Mengadakan pemeriksaan rutin bus antar kota antar provinsi yang beroperasi untuk melihat kelayakan dan kepatuhan terhadap safety driving
    - b. Mengadakan pelatihan safety driving dengan bekerja sama kepada masing – masing PO bus untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan pengemudi dalam praktik safety driving
    - c. Akan lebih baik apabila pada saat penerimaan pengemudi baru langsung dibekali dengan pemberian pelatihan *safety driving* sebelum pengemudi tersebut diberi tugas untuk mengemudi.
  2. Bagi pengemudi
    - a. Segera melakukan perbaikan keadaan ban kendaraan yang sudah mulai tipis dan alat pembuangan gas yang sudah keropos pada bagian bawah, serta perbaikan speedometer yang sudah tidak menyala.
    - b. Diharapkan kepada pengemudi, dalam memanfaatkan waktu istirahat kerja baiknya diisi dengan tidur siang minimal 20 menit agar kondisi fisik dapat terjaga.
  3. Bagi Peneliti Lain
    - a. Perlunya penelitian selanjutnya yang mampu menggali lebih dalam terkait variabel tertentu mengenai perilaku *safety driving*, seperti hal-hal yang menyangkut dukungan dari pihak manajemen, shift kerja ataupun kesegaran jasmani pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya.

#### DAFTAR PUSTAKA

1. Pello Darmawan Ade. *Dasar – dasar Transportasi Udara*. Diakses melalui <http://ppsdma.bpsdm.dephub.go.id/web/wp-content/uploads/2015/07/DASAR-DASAR-TRANSPORTASI-UDARA.docx> tanggal 25 Februari 2016
2. Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga. Diakses melalui <http://www.bin.go.id/> tanggal 25 Februari 2016
3. Metro News. *Generasi Muda Dominasi Data Kecelakaan Lalu Lintas*.2014 Diakses melalui <http://metrosemarang.com/generasi-muda-dominasi-data-kecelakaan-lalu-lintas> tanggal 25 Februari 2016

- <http://www.digilib.ui.ac.id>. pada tanggal 26 Februari 2016
4. DepHub RI. *Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian*.2011. Jakarta : Pusat Komunikasi Publik. Diakses melalui <http://www.dephub.go.id> tanggal 25 Februari 2016.
  5. Korlantas Polri. *Accident Data*.2016 Diakses melalui <http://www.korlantas-irsms.info> tanggal 25 Februari 2016
  6. DepKes RI. *Setiap Hari 30 Orang Meninggal Dunia Akibat Kecelakaan Lalu Lintas*.2010. Diakses melalui <http://www.depkes.go.id> tanggal 25 Februari 2016.
  7. Direktorat Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan Kementerian Tenaga Kerja Dan Transmigrasi RI. 2009. *Kebijakan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Nasional*. Diakses melalui [www.depaker.go.id](http://www.depaker.go.id) tanggal 25 Februari 2016.
  8. Oktarina, S. *Faktor – faktor yang berhubungan dengan safety driving pada Pengemudi Mobil Tanki Terminal BBM Medan Group Pt. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011*. Medan : Universitas Sumatra Utara.2011 Online diakses pada tanggal 26 Februari 2016.
  9. Rizky, Y. *Faktor – faktor yang berhubungan dengan Perilaku Aman ( Safety Driving) pada Pengemudi Taxi PT X tahun 2009*. Depok: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.2009 diakses melalui
  10. Tjipto, S. *Peran Ilmu K3 di Masa Depan*.2009. Diakses melalui <http://adln.lib.unair.ac.id>. pada tanggal 26 Februari 2016
  11. Budiono. *Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan kerja: Higiene Perusahaan, Ergonomi, Kesehatan kerja, dan Keselamatan Kerja*.2003 Diakses melalui <http://io.undip.ac.id/index.php/library-services>. Pada tanggal 26 Februari 2016
  12. Saputra, E. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Pengemudi Dump Truck PT. X Districk MTBU Tanjung Enim Sumatera Selatan Tahun 2008*. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Depok.2008 diakses melalui <http://www.digilib.ui.ac.id>. pada tanggal 26 Februari 2016
  13. Suardi. *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Penerbit PPM. Jakarta.2005
  14. Ridley. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Erlangga, Jakarta.2008
  15. Wiegmann. “*Human Error and General Aviation accidents: A Comprehensive, Fine-Grained Analysis Using HFACS*”.2007 diakses melalui <http://www.humanfactors.uiuc.edu/Reports&Papers/PDFs/TechReport/0508>. Pada tanggal 26 Februari 2016

16. Notoatmodjo, S. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta. Jakarta.2003
17. Wikipedia. *Defensive driving*.2009 diakses melalui [http://en.wikipedia.org/wiki/Defensive\\_driving](http://en.wikipedia.org/wiki/Defensive_driving) pada tanggal 26 Februari 2016
18. Oktarina, S. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group Pt Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011*. Medan: Universitas Sumatera Utara.2011 diakses melalui [www.digilib.usu.ac.id](http://www.digilib.usu.ac.id) pada tanggal 26 Februari 2016
19. Kompas, 2007. *Sudahkah Anda Menyetir dengan Aman?*.2007 diakses melalui [http://www.kompas.com/kompas-cetak/0404/21/sorotan\\_976934.htm](http://www.kompas.com/kompas-cetak/0404/21/sorotan_976934.htm). pada tanggal 26 Februari 2016
20. Wirawan, P. 2009. *Etika Berkendara dan Cerminan Budaya Bangsa*.2009 diakses melalui <http://praditatria.wordpress.com/2009/01/04/11/>. Pada tanggal 26 Februari 2016
21. Utami, N.L. *Hubungan Tingkat Pengetahuan Perawat Tentang Teknik Perawatan Luka post Operasi di Rumah Sakit Kepolisian Raden Said Soekanto Tahun 2009*.2009 diakses melalui <http://www.library.upnvj.ac.id/pdf/s1keperawatan09/205312022/bab2.pdf> (Online).pada tanggal 26 Februari 2016
22. Riskiansah, A & Zain, I. *Analisis Pola Tingkah Laku Pengendara Sepeda Motor Di Kota Surabaya Dengan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)*.2010 diakses melalui <http://digilib.its.ac.id/public/ITS-paper-19525-1307100086-Paper.pdf> (Online). Pada tanggal 26 Februari 2016
23. Hamid, F. *Analisis Tingkat Pengetahuan Pekerja Mengenai Cara Mengemudi yang Aman (Safety Driving) pada PT X Tahun 2008*. Skripsi. Depok : Universitas Indonesia, 2008.
24. Siman, R. *Serba-Serbi Ilmu Pendidikan*.2012 diakses melalui <http://blog.unm.ac.id/rusli/2012/07/21/serba-sebi-ilmu-pendidikan/> (Online).pada tanggal 26 Februari 2016
25. Mangkunegara, A. *P.Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung : Remaja Rosdakarya.2001
26. Adinugroho N. *Faktor yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik – Johar Kota Semarang*, Skripsi. Semarang : Universitas Diponegoro 2014
27. Departemen Pendidikan Nasional. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Online*. <http://pusatbahasa.kemdiknas.go.id/kbbi/diakses> pada tanggal 15 Maret 2016
28. Firman A. *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi*

- Mobil Pengangkut Semen Curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab Pangkep Tahun 2013.* Skripsi. Makasar: Universitas Hasanudi 2013 diakses melalui [http://repository.unhas.ac.id:4001/digilib/files/disk1/32/--andifirman-1563-1-13-andi-\).pdf](http://repository.unhas.ac.id:4001/digilib/files/disk1/32/--andifirman-1563-1-13-andi-).pdf) pada tanggal 15 Maret 2016
29. Aspuah Siti. *Buku Kumpulan Kuesioner dan Instrumen Penelitian Kesehatan.* Yogyakarta. Nuha Medika. 2013
  30. Prof. DR.Dr. Sastroasmoro S, Sp.A dan Prof. Dr. Ismael S, Sp A. *Dasar – dasar Metodologi Penelitian Klinis.* Jakarta : Sagung Seto, 2011
  31. Hadikusumo, Kunaryo, *Pengantar Pendidikan.* Semarang : IKIP Semarang Press, 1996
  32. Hurlock, Elizabeth. *Psikologi Perkembangan – Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan.* Jakarta : Erlangga, 1980
  33. Notoadmodjo, Sukidjo. *Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku,* Yogyakarta : Andi Offset 1993
  34. Mathis, L. & Jackson H. *Manajemen Sumber Daya Manusia.* Jakarta : Salemba Empat. 2002
  35. Green, L.W. *Perencanaan Pendidikan Kesehatan Pendekatan Diagnostik.* FKM-UI. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI. 1980
  36. Munandar. 2012. *Belajar Meminimalisir Kecelakaan Lalulintas dari Bangsa Jepang.* <http://metro.kompasiana.com/2012/12/28/belajar-meminimalisir-kecelakaan-lalu-lintas-dari-bangsa-jepang-514600.html> (Online). Diakses tanggal 21 April 2016
  37. Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009. *Tentang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.* [http://118.97.61.233/perundangan/images/stories/doc/uu/uu\\_no.22\\_tahun\\_2009.pdf](http://118.97.61.233/perundangan/images/stories/doc/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf) (Online). Diakses tanggal 21 April 2016
  38. Warpani, S.P. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Bandung. Penerbit ITB. 2002
  39. Sigian, Sondang P. *Teori Motivasi dan Aplikasinya :* Jakarta. Rineka Cipta. 2004
  40. Kurniawan, Arif, *Faktor-faktor yang berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Truk Pasir yang Melintasi Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Semarang Tahun 2010.* Skripsi. Semarang : Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Diponegoro, 2010
  41. Wawan, A dan Dewi M. *Teori dan Pengukuran : Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Manusia.* Yogyakarta : Nuha Medika, 2010.
  42. Astra Toyota. *Buku Smartdriving Toyota Astra.* Jakarta. Toyota Astra. 2013