

HUBUNGAN PENGETAHUAN MENGENAI AMAN DAN MASA KERJA DENGAN PERILAKU MENGENAI AMAN PADA SOPIR BUS PO. X KUTOARJO

Muhammad Bagus Panuntun¹, Tutug Bolet Atmojo², Heni Hastuti³

^{1,2}Program Studi D4 Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Sekolah Vokasi, Universitas Sebelas Maret

³Program Studi Kedokteran, Fakultas Kedokteran, Universitas Sebelas Maret

E-mail: bagusp@student.uns.ac.id

Article Info

Article history:

Received July 21, 2021

Revised January 25, 2022

Accepted January 28, 2022

Keywords:

Safety Driving Knowledge

Period of Service

Safety Driving Behavior

ABSTRACT

The Relation of Safety Driving Knowledge and Period of Service with Safety Driving Behavior by bus driver of PO. X Kutoarjo. There was an increase in traffic accident cases at 5.13% from 2015 (96,233 cases) to 2016 (106,644 cases) (BPS, 2019). Those traffic accidents could be prevented with the high knowledge of safety driving and period of service of the bus driver. The driver can be more skilled and know the risks of his job so that he is more careful and adopts safe driving behavior. This study aims to determine the relationship between safe driving knowledge and period of service with safety driving behavior. This was an analytic-observational research which utilized the cross sectional research design. Respondents are 93 bus driver of PO. X Kutoarjo. The sampling technique used is simple random sampling. The instruments used in this research were questionnaires to determine the safety driving knowledge, period of service and safety driving behavior. Then the analysis was carried out using the Somers's d test and multiple ordinal regression test. Somers's d test result found that there was a significant relation between knowledge of safety driving and safety driving behavior ($p = 0.000$; $r = 0.683$). With the same test, there is a significant relation between period of service and safety driving behavior ($p = 0.000$; $r = 0.606$). The result of the multiple ordinal regression test shows that knowledge of safety driving and period of service both have an effect on safety driving behavior, and it is known that knowledge of safety driving has a greater impact than period of service on the safety driving behavior. ($p = 0.000$; $OR = 7.677$; $p = 0.001$; $OR = 6.060$), it means there is a relation of safety driving knowledge and period of service with safety driving behavior. Knowledge is a precursor factor in a person behavior. Drivers who have good knowledge of safety driving will have a high awareness of the importance of driving safely. The period of service have relation with safety driving behavior, the longer drivers period of service have better safety driving behavior,

This is an open access article under the CC BY-SA license.



PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peranan penting bagi kehidupan. Salah satu peranan transportasi bagi suatu wilayah adalah aksesibilitas atau kemudahan suatu wilayah untuk dijangkau dari luar daerah baik secara langsung maupun tidak langsung. Salah satu moda transportasi yang sering digunakan adalah bus ⁽¹⁾.

Jumlah bus di Indonesia pada tahun 2016 mencapai 2.003.187, jumlah ini meningkat dibandingkan dengan tahun 2015 sebanyak 1.998.032 unit bus. Seiring dengan perkembangan zaman, moda transportasi bus tak luput dari permasalahan kecelakaan lalu lintas (Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub, 2018). Indonesia menempati urutan pertama untuk peningkatan kecelakaan lalu lintas dengan prosentase lebih dari 80 persen dengan korban meninggal mencapai 120 jiwa setiap harinya karena kecelakaan lalu lintas ⁽²⁾.

Pada tahun 2016 terdapat total 106.644 peristiwa kecelakaan lalu lintas, jumlah ini meningkat dari tahun 2015 dengan total 96.233 kasus kecelakaan lalu lintas ⁽³⁾. Dari jumlah

tersebut bus yang mengalami kecelakaan di tahun 2016 mencapai 13.700 unit, jumlah ini meningkat dibandingkan tahun 2015 sebanyak 2.276 unit bus mengalami kecelakaan⁽⁴⁾.

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2012 didominasi faktor manusia yaitu sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan sebesar 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%. Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah manusia, dimana manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis⁽⁵⁾.

Menurut teori *Three Main Factor*, terjadinya kecelakaan kerja di tempat kerja disebabkan oleh berbagai hal diantaranya faktor manusia, faktor lingkungan dan faktor peralatan. Faktor manusia tersebut disebabkan dari tindakan tidak aman (*unsafe action*). *Unsafe act* merupakan tindakan tidak aman yang dilakukan oleh seseorang yang menyebabkan bahaya untuk dirinya, orang lain dan peralatan disekitarnya, sedangkan *unsafe condition* merupakan kondisi lingkungan kerja yang tidak aman yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja. Salah satu contoh tindakan tidak aman adalah mengemudi bus dengan tidak mengikuti aturan lalu lintas, sedangkan contoh kondisi tidak aman yaitu kondisi penerangan jalan yang redup, faktor cuaca, kondisi jalan yang rusak dan atau tidak rata yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Faktor peralatan dapat menyebabkan kecelakaan apabila peralatan yang digunakan tidak standar, tidak dilakukan perawatan dan mengalami kerusakan dalam⁽⁶⁾. Menurut Santoso (2004) faktor manusia menjadi penyebab 80-85% terjadinya kecelakaan kerja⁽⁷⁾.

Perilaku seseorang dibedakan menjadi dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal berasal dari diri manusia tersebut seperti tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin dan sebagainya. Faktor eksternal yaitu lingkungan, baik fisik, sosial, budaya, ekonomi, politik, dan sebagainya. Perilaku seseorang merupakan kombinasi faktor yang berasal dari dirinya sendiri maupun interaksi dengan lingkungannya⁽⁸⁾. Perilaku mengemudi aman dipengaruhi pengetahuan, masa kerja, pelatihan mengemudi aman, kondisi kendaraan, kondisi cuaca, dan kondisi jalan yang dilalui⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾.

Menurut Paasetya et al. (2016), faktor-faktor yang berhubungan dengan mengemudi aman pada pengemudi bus trayek Semarang – Surabaya didapatkan hasil bahwa pengetahuan mengemudi aman berhubungan dengan perilaku mengemudi aman. Dari 40 responden 26 orang diantaranya memiliki pengetahuan mengemudi aman cukup sehingga kurang bisa mengidentifikasi bahaya dan risiko⁽¹⁰⁾. Menurut penelitian Puteri dan Nisa (2020) mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku mengemudi aman pada sopir travel x didapatkan hasil bahwa masa kerja berhubungan dengan mengemudi aman dengan nilai signifikansi sebesar 0,027. Sopir dengan masa kerja lama lebih berpengalaman, dan waspada sehingga lebih dapat mengemudi kendaraan dengan aman⁽¹¹⁾.

Peneliti melakukan penelitian di PO. X Kutoarjo yang merupakan penyedia jasa angkutan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang telah berdiri 46 tahun. Kegiatan operasional pada perusahaan tersebut berlangsung selama 24 jam dengan jumlah sopir sebanyak 108 orang dan seluruhnya berjenis kelamin laki-laki dengan kisaran masa kerja 6 tahun. Adapun trayek yang tersedia yaitu Yogyakarta-Jakarta dengan jumlah bus yang beroperasi 65 unit bus. Sejak bulan Januari hingga September tahun 2020 telah terjadi 16 kasus kecelakaan pada trayek Yogyakarta-Jakarta. Kecelakaan tersebut dikategorikan kedalam kecelakaan sedang dimana dampak dari kecelakaan tersebut menyebabkan kerusakan ringan pada kendaraan. Kerugian paling banyak sebagai akibat dari kecelakaan tersebut yaitu kerusakan pada bagian bus seperti lampu bus, bumper, dan kaca bagian depan.

Hasil wawancara dengan Kepala Bagian Operasional (7/12/2020) bahwa PO. X Kutoarjo telah mengadakan program sosialisasi mengenai mengemudi aman. Sosialisasi tersebut dilakukan dua bulan sekali melalui penyampaian materi dari manajemen perusahaan, Dinas Perhubungan Kabupaten Purworejo, Polres Purworejo, dan produsen rangka bus seperti Hino. Materi pada sosialisasi tersebut diantaranya etika mengemudi dengan aman di jalan raya, pedoman mengemudi dengan aman di jalan raya, kebersihan armada bus, dan kelengkapan surat-surat berkendara. Selain itu tersedia bengkel sebagai tempat pemeriksaan berkala dan perbaikan armada bus, petugas bengkel melakukan

pemeriksaan kendaraan pada semua armada bus yang akan beroperasi dan memastikan bus dalam kondisi laik jalan. Berdasarkan hasil survey awal yang dilakukan terhadap 15 pengemudi, diketahui 10 pengemudi memiliki masa kerja lama (>5 tahun) dan 5 pengemudi memiliki masa kerja baru (≤ 5 tahun).

Berdasarkan permasalahan diatas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai hubungan pengetahuan, dan masa kerja dengan mengemudi aman pada sopir Bus PO. X Kutoarjo.

BAHAN DAN CARA PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian observational analitik dengan pendekatan *cross sectional* yang dilaksanakan di PO. X Kutoarjo tanggal 7 Desember 2020 sampai 31 Mei 2021 dengan populasi sejumlah 108 pengemudi. Teknik sampling menggunakan *simple random sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 93 responden. Untuk variabel bebas yaitu pengetahuan mengemudi aman dan masa kerja sedangkan variabel terikat yaitu perilaku mengemudi aman. Variabel bebas pengetahuan mengemudi aman diukur dengan kuesioner yang terdiri dari 20 pertanyaan dengan kategori pengetahuan mengemudi aman baik (skor 76%-100%), cukup baik (skor 50%-75%), dan kurang baik (skor <50%). Masa kerja diukur dengan menghitung dimana masa kerja baru ≤ 5 tahun dan masa kerja lama >5 tahun. Perilaku mengemudi aman diukur dengan kuesioner yang terdiri dari 20 pertanyaan dengan kategori baik (skor 76%-100%), cukup baik (skor 50%-75%), kurang baik (skor <50%).

Selanjutnya dilakukan analisis dengan menghitung distribusi dan persentase dari setiap variabel. Kemudian dilanjutkan dengan uji *somers'd* dan dilakukan uji regresi ordinal berganda untuk mengetahui variabel bebas (pengetahuan dan masa kerja) yang paling berpengaruh terhadap variabel terikat (perilaku mengemudi aman)⁽¹²⁾.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Hasil Analisis Univariat Umur Responden

No.	Variabel	Perilaku Mengemudi Aman			Total (%)
		Kurang Baik (%)	Cukup Baik (%)	Baik (%)	
1.	Karakteristik Responden				
	Umur (Firmansyah et al., 2013)				
	20-29 tahun	2 (2,2%)	4 (4,3%)	8 (8,6%)	14 (15,1%)
	30-39 tahun	13 (14%)	13 (14%)	25 (26,9%)	51 (54,8%)
	40-49 tahun	0 (0%)	7 (7,5%)	11 (11,8%)	18 (19,4%)
	≥ 50 tahun	3 (3,2%)	2 (2,2%)	5 (5,2%)	10 (10,8%)
	Tingkat Pendidikan				
	SD	1 (1,1%)	3 (3,2%)	2 (2,2%)	6 (6,5%)
	SMP	2 (2,2%)	6 (6,5%)	11 (11,8%)	19 (20,4%)
	SMA	15(16,1%)	17(18,3%)	36(38,7%)	68 (73,1%)
2.	Variabel Penelitian				
	Pengetahuan Mengemudi Aman				
	Kurang Baik	10(10,8%)	6 (6,5%)	3 (3,2%)	19 (20,4%)
	Cukup Baik	7 (7,5%)	15 (16,1%)	2 (2,2%)	24 (25,8%)
	Baik	1 (1,1%)	5 (5,4%)	44 (47,3%)	50 (53,8%)
	Masa Kerja				
	Baru	11 (11,8%)	10 (10,8%)	3 (3,2%)	24 (25,8%)
	Lama	7 (7,5%)	14 (17,2%)	46 (49,5%)	69 (74,2%)

Berdasarkan tabel 1 diketahui bahwa sebagian besar pekerja berumur 30-39 tahun dengan frekuensi 51 responden (54,8%). Dari jumlah tersebut sebanyak 13 (14%) responden memiliki perilaku mengemudi aman kurang baik, 13 (14%) cukup baik dan 25 (26,9%) baik. Pengemudi pada usia 30-39 tahun memiliki fisik yang masih bugar sehingga lebih baik dalam perilaku mengemudi aman⁽¹³⁾. Konsentrasi dalam mengemudi pengemudi usia muda sangat baik sehingga dapat berperilaku mengemudi aman dengan baik dan memperkecil terjadinya kecelakaan⁽¹⁴⁾.

Sebagian besar responden berpendidikan SMA dengan frekuensi 68 responden (73,1%), dari jumlah tersebut 15 (16,1%) responden berperilaku mengemudi aman kurang baik, 17 (18,3%) cukup baik, dan 36 (38,7%) baik. Semakin tinggi tingkat pendidikan yang ditempuh, maka semakin baik juga praktik dan pola berpikirnya sehingga memiliki perilaku mengemudi aman yang lebih baik dibandingkan dengan pengemudi dengan tingkat pendidikan lebih rendah⁽¹⁵⁾.

Mayoritas responden memiliki pengetahuan mengemudi aman baik dengan frekuensi 50 responden (53,8%), dari jumlah tersebut 1 (1,1%) responden berperilaku mengemudi aman kurang baik, 5 (5,4%) cukup baik, dan 44 (47,3%) baik. Pengetahuan merupakan domain yang penting untuk membentuk tindakan seseorang⁽⁸⁾. Sopir yang memiliki pengetahuan baik cenderung memiliki perilaku mengemudi aman yang baik pula⁽¹¹⁾.

Sebagian besar responden memiliki masa kerja lama dengan frekuensi 69 responden (74,2%), dari jumlah tersebut 7 (7,5%) responden memiliki perilaku mengemudi aman kurang baik, 14 (17,2%) cukup baik, 46 (49,5%) baik. Masa kerja berpengaruh dengan mengemudi aman, sopir dengan masa kerja lama memiliki pengalaman dan keterampilan lebih baik, cenderung lebih waspada dan membiasakan diri untuk berperilaku aman dalam mengemudi⁽¹¹⁾.

Analisis Hubungan Pengetahuan Mengemudi Aman dengan Perilaku Mengemudi Aman

Analisis pada penelitian ini untuk mengetahui adakah hubungan antara pengetahuan mengemudi aman dengan perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo. Berdasarkan uji statistik menggunakan *somers'd* dengan program SPSS versi 25, diketahui data sebagai berikut :

Tabel 2. Hasil Analisis Hubungan Pengetahuan Mengemudi Aman dengan Perilaku Mengemudi Aman

	Perilaku Mengemudi Aman	
	R	p
Pengetahuan Mengemudi Aman	0,683	0,000
Masa Kerja	0,606	0,000

Berdasarkan tabel 2 diketahui terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan mengemudi aman dengan perilaku mengemudi aman dengan nilai $p = 0,000$ atau $\leq 0,05$. Sedangkan kekuatan hubungannya adalah $r = 0,683$, sehingga diketahui tingkat hubungannya kuat dan arah korelasinya positif, artinya semakin besar nilai pengetahuan mengemudi aman maka semakin baik pula perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Rifal et al. (2015) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan mengemudi dengan perilaku mengemudi aman ($p = 0,038$; $r = 0,194$). Penelitian ini dilaksanakan pada Pengemudi Bus PO. Jember Indah pada tahun 2015 dengan 31 responden dengan jenis penelitian observasional analitik dan pendekatan cross sectional. Pada penelitian ini mayoritas responden memiliki pengetahuan mengemudi kurang sebesar 61,3% yang terdiri dari 22,6% memiliki perilaku mengemudi aman yang baik dan 38,7% pengemudi memiliki perilaku mengemudi aman yang kurang baik. Pada penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa semakin baiknya pengetahuan

mengemudi aman seseorang pengemudi maka akan semakin baik pula perilaku mengemudi aman pengemudi tersebut⁽⁵⁾.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan pendapat Notoatmodjo (2014) yang menyatakan bahwa pengetahuan merupakan domain yang penting dalam membentuk perilaku seseorang⁽⁸⁾.

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan mengemudi aman dengan perilaku mengemudi aman, hal ini dikarenakan manajemen perusahaan telah melaksanakan sosialisasi mengenai perilaku mengemudi aman secara berkala dua bulan sekali kepada pengemudi bus. Sosialisasi tersebut dilakukan oleh manajemen perusahaan yang bekerja sama dengan beberapa pihak diantaranya dinas perhubungan, kepolisian, dan produsen rangka bus. Materi pada sosialisasi tersebut diantaranya etika mengemudi dengan aman di jalan raya, kebersihan armada bus, dan kelengkapan surat-surat berkendara. Menurut Notoatmodjo (2014), tingkat pengetahuan pada sopir bus PO. X Kutoarjo pada tingkatan aplikasi (application), aplikasi merupakan kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi dan kondisi yang sebenarnya⁽⁸⁾.

Analisis Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku Mengemudi Aman

Analisis dalam penelitian ini untuk mengetahui adakah hubungan antara masa kerja dengan perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X. Kutoarjo. Berdasarkan uji statistik menggunakan *somers'd* dengan program SPSS versi 25, diketahui data sebagai berikut :

Berdasarkan tabel 2, diketahui terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku mengemudi aman dengan nilai $p=0,000$ atau $\leq 0,05$. Sedangkan kekuatan hubungannya adalah $r=0,606$, sehingga diketahui tingkat hubungannya kuat dan arah korelasinya positif, artinya semakin lama masa kerja maka semakin baik pula perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Puteri dan Nisa (2020) yang menyatakan terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku mengemudi aman ($P=0,027$). Penelitian ini dilaksanakan pada Pengemudi PT. Libra Wisata Transport Kota Pekanbaru dengan 40 responden dan menggunakan desain penelitian *cross sectional*. Pada penelitian ini 50% responden memiliki masa kerja lama (≥ 5 tahun), dari jumlah tersebut, sebesar 65% pengemudi memiliki perilaku pengemudi aman yang baik, dan 35% pengemudi memiliki perilaku mengemudi aman kurang baik. Pengemudi dengan masa kerja lama memiliki perilaku mengemudi aman yang lebih baik dibandingkan pengemudi dengan masa kerja baru dikarenakan pengemudi dengan masa kerja lama memiliki pengalaman dan ketrampilan yang lebih baik dibandingkan pengemudi dengan masa kerja baru⁽¹¹⁾. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Notoatmodjo (2021) yang menyatakan bahwa masa kerja merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku dalam bekerja⁽¹⁶⁾.

Analisis Hubungan Pengetahuan Mengemudi Aman dan Masa Kerja dengan Perilaku Mengemudi Aman

Pada penelitian ini, analisis multivariat yang digunakan adalah uji regresi ordinal berganda. Variabel terikat dalam penelitian ini berupa variabel kategorik berskala ordinal dengan lebih dari dua kategori. Analisis multivariat adalah kelanjutan dari analisis bivariat, dengan ketentuan variabel bebas pada analisis bivariat menunjukkan nilai $p < 0,25$, yaitu variabel bebas pengetahuan mengemudi aman dan variabel bebas masa kerja dengan nilai $p=0,000$, sehingga kedua variabel bebas dapat dilanjutkan analisis multivariat. Adapun hasil uji statistik tersebut terdapat pada table dibawah ini :

Tabel 3. Hasil Analisis Hubungan Pengetahuan Mengemudi Aman dan Masa Kerja dengan Perilaku Mengemudi Aman

Variabel	Df	p value	Exp (B)
Pengetahuan Mengemudi Aman	1	0,000	7,677
Masa Kerja	1	0,001	6,060

Berdasarkan tabel 3 diketahui bahwa variabel bebas pengetahuan mengemudi aman $OR = 7,677$ memiliki pengaruh yang lebih kuat dibandingkan dengan variabel bebas masa kerja $OR = 6,060$. Hal ini menunjukkan bahwa variabel bebas pengetahuan mengemudi aman dapat mempengaruhi 7,677 kali terhadap perilaku mengemudi aman, sedangkan variabel bebas masa kerja hanya mempengaruhi 6,060 kali terhadap perilaku mengemudi aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Yudhana dan Sari (2018) yang menyatakan bahwa pengetahuan mengemudi aman dan sikap mengemudi memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi aman ($p=0,033$; $p=0,041$). Pengetahuan mengemudi aman mempunyai pengaruh lebih kuat daripada sikap mengemudi terhadap perilaku mengemudi aman ($OR=3,141$; $OR=2,613$)⁽¹⁷⁾.

Penelitian ini juga sejalan dengan pendapat Notoatmodjo (2014) yang menyatakan pengetahuan merupakan faktor pendahulu dalam perilaku seseorang⁽⁸⁾. Pengemudi yang memiliki pengetahuan mengemudi aman yang baik akan memiliki kesadaran yang tinggi mengenai pentingnya mengemudikan kendaraan dengan aman⁽¹¹⁾. Setelah memiliki kesadaran, seseorang akan melakukan perilaku sesuai dengan apa yang diketahui⁽⁸⁾. Semakin baiknya pengetahuan yang dimiliki oleh pengemudi, maka akan berdampak positif dengan perilaku mengemudi aman pengemudi tersebut⁽¹⁰⁾.

Pengalaman adalah salah satu cara untuk mendapatkan pengetahuan, semakin banyak pengalaman yang dimiliki oleh seseorang, maka semakin banyak pengetahuan yang dimiliki⁽¹⁸⁾. Masa kerja berhubungan dengan perilaku mengemudi aman, semakin lama masa kerja seorang pengemudi maka semakin baik perilaku mengemudi aman yang dimiliki, hal ini dikarenakan pengemudi dengan masa kerja yang lama akan memiliki pengalaman dan keterampilan mengemudi yang lebih baik, cenderung waspada sehingga dapat berperilaku aman dalam mengemudi⁽¹¹⁾.

KESIMPULAN DAN SARAN

Pengetahuan mengemudi aman sopir bus PO. X Kutoarjo sebagian besar pada kategori baik dengan frekuensi 50 (53,8%). Masa kerja sebagian besar sopir bus PO. X Kutoarjo merupakan masa kerja lama dengan frekuensi 69 (74,2%). Perilaku mengemudi aman sopir bus PO. X Kutoarjo sebagian besar pada kategori baik dengan frekuensi 49 (52,7%). Terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan mengemudi aman dengan perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo ($p=0,000$; $r=0,683$). Terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo ($p=0,000$; $r=0,606$). Terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan mengemudi aman dan masa kerja dengan pengetahuan aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo. Pengetahuan mengemudi aman lebih memiliki pengaruh besar terhadap perilaku tidak aman dibandingkan dengan masa kerja.

Perusahaan sebaiknya menambah intensitas sosialisasi pengetahuan mengemudi aman dari yang sebelumnya dua bulan sekali menjadi satu bulan sekali dengan materi mengenai etika mengemudi dengan aman di jalan raya, kebersihan armada bus, dan kelengkapan surat-surat berkendara, dan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum mengemudi, sehingga dapat meningkatkan tingkat pengetahuan mengemudi aman sopir bus PO. X Kutoarjo. Dalam melakukan *recruitment* kerja, sebaiknya perusahaan memperhatikan jenjang Pendidikan calon pekerja, dan menempatkan pekerja sesuai dengan jenjang pendidikannya. Perusahaan sebaiknya memberikan fasilitas pemeriksaan kesehatan, agar sopir memeriksakan kondisi kesehatannya sebelum mengemudikan kendaraan. Sopir bus sebaiknya dapat menghadiri sosialisasi mengenai pengetahuan mengemudi aman agar dapat menerapkan materi yang telah didapat ketika bekerja. Sopir bus sebaiknya lebih memperhatikan ketentuan yang berlaku mengenai perilaku mengemudi aman kendaraan di jalan raya. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkombinasikan variabel yang telah diteliti diatas dengan variabel lain seperti pelatihan mengemudi aman, kondisi kendaraan,

kondisi jalan, dan kondisi cuaca. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkombinasikan antara kuesioner dengan wawancara secara mendalam, sehingga peneliti mendapatkan data penelitian yang semakin valid.

KEPUSTAKAAN

1. Andriansyah. Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori. 1st ed. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama; 2015.
2. Amanda. Indonesia Urutan Pertama Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas [Internet]. Republika. 2014 [cited 28 November 2020].
3. Statistik BP. Statistik Transportasi Darat 2019. 2019.
4. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Perhubungan Darat Dalam Angka 2018. 2018.
5. Rifal ADC, P.S AD, Hartanti IR. Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah. *Artik Ilm Has Peneleitian Mhs* 2015.
6. Suma'mur. keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan. Jakarta: CV Haji Masagung; 2009.
7. Transiska D, Nuryanti, Taufiqurrahman. Pengaruh Lingkungan Kerja dan Faktor Manusia terhadap Tingkat Kecelakaan Kerja Karyawan pada PT. Putri Midai Bangkinang Kabupaten Kampar. *Jom Fekon* 2015;2(1):1-15.
8. Notoatmodjo. Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta; 2014.
9. 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 [skripsi]. Medan: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara; 2012.
10. Prasetya A, Kurnaiwan B, Wahyuni I. Faktor – Faktor Yang Berhubungan dengan *Safety Driving* pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang. *J Kesehat Masy*. 2016;4(3):292-302.
11. Puteri AD, Nisa AM. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Driving* pada Supir Travel di PT . Libra Wisata Transport. *J Kesehat Masy Univ Pahlawan Tuanku Tambusai*. 2020;4(1):1-10.
12. Probandari AN et al. Metode Penelitian Kuantitatif, Strategi Menulis Proposal Penelitian Kesehatan. Surakarta: UNS Press; 2020.
13. Rosyдах BM, Kurniasih D, Sandora R. Efek Karakteristik Individu dan Pengaruh Lingkungan terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada Pengemudi Angkutan Umum di Kota Surabaya. *Semin MASTER PPNS*. 2017;1509:15-8.
14. Sari WP, Mahyuni EL, Salamah U. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Truk di PT. Berkatnugraha Sinarlestari Belawan Tahun 2015. *J USU*. 2015;4(1):197-200.
15. Adinugroho N, Kurniawan B, Wahyuni I. Faktor yang Berhubungan dengan Praktik *Safety Driving* pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *J Kesehat Masy*. 2014;2(6):332-8.

16. Fradilla MI. Hubungan Pengetahuan K3, Pendidikan dan Masa Kerja dengan Kedisiplinan Pemakaian APD Pekerja Cutting PT. Jaya Asri Garmino Karanganyar [skripsi]. Surakarta: Sekolah Vokasi Universitas Sebelas Maret; 2020.
17. Yudhana A, Sari N. *Analysis Of Safety Riding Behavior of SMKN 2 Students Reviewed from Knowledge and Attitude*. Indones J Nutr Epidemiol Reprod. 2018;1(3):177–85.
18. Ar-Rasily OK, Dewi PK. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Pengetahuan Orang Tua Mengenai Kelainan Genetik Penyebab Disabilitas Intelektual di Kota Semarang. J Kedokt Diponegro 5(2): 632-44.