

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KEBIASAAN MENGENEMUDI TIDAK AMAN PADA SOPIR ANGKOT DAERAH TEMBALANG KOTA SEMARANG

Dian Putri Nastiti, Baju Widjasena, Ekawati

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

Email: dian.putrinastiti@yahoo.co.id

Abstract : *Safety driving is safe driving behaviors that can help to avoid traffic problems as well as basic training further driving more attention to safety for drivers and passengers. In Indonesia in 2011 there were 108 696 accidents, an increase of almost 70% from 2010, amounting to 66 488 road accidents. Tembalang transportation drivers in the area are likely to have unsafe driving habits, such as not using a safety belt, violating rules and traffic signs as well as stop and brake suddenly. Transportation drivers driving habits that are unsafe can lead to traffic accidents and the impact of traffic accidents not only have implications for public transportation drivers but also for the impact on passengers and other motorists. The purpose of this study was to determine the factors that influence unsafe driving habits on public transportation drivers in the area Tembalang. The research is a qualitative descriptive analysis method is done by in-depth interviews and field observations. Subjects of this study is that the main informant transportation drivers Tembalang area, while the informant triangulation consist of passengers, other motorists, owner transportation and the head of traffic police. Based on the research results, unsafe driving habits on public transportation drivers Tembalang Semarang area such as not using safety belt while driving, do not comply with regulations and traffic signs and stop or brake suddenly. Unsafe driving habits influenced by several factors, thee are attitude and professionalism of public transportation drivers, motivation, condition of the vehicle, minivan owner, colleague, organization, training driving safety, the absence of a stop or special stops for public transportation and supervision of the police*

Kata Kunci : *Safety Driving, Unsafe driving habits, driving practice*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi umum adalah seluruh alat transportasi yang digunakan orang-orang, saat penumpang tidak berpergian menggunakan kendaraannya sendiri.⁽¹⁾ Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22 – 50 tahun.⁽²⁾

Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang.⁽²⁾

Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) mencatat 80 orang per hari atau 3 orang per jam meninggal di jalan raya akibat kecelakaan lalu lintas

selama tahun 2013. Jumlah kecelakaan lalu lintas bulan Januari sampai dengan bulan Maret 2013 Sat Lantas Polrestabes Semarang.⁽³⁾

Data dari Badan Pusat Statistik Indonesia menunjukkan, pada tahun 2011 terdapat 108.696 kecelakaan, meningkat hampir 70% dari tahun 2010 yang berjumlah 66.488 kejadian kecelakaan jalan raya. Selain itu, dari data Dirjen Perhubungan Darat, pada tahun 2012 terjadi 117.949 kejadian kecelakaan dimana terdapat 29.544 korban jiwa melayang di jalan pada tahun tersebut, dengan total kerugian sebesar 298 Milyar Rupiah.⁽¹⁶⁾

Angotan Umum atau yang sering disebut angkot adalah merupakan sistem pelayanan jasa angkutan yang berfungsi untuk mengumpulkan dan mendistribusikan penumpang yang mempunyai kebutuhan.⁽⁹⁾

Tugas utama sebagai sopir angkot adalah mampu mengemudikan kendaraan dengan baik dan benar, bertanggung jawab atas keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta bertanggung jawab atas angkotan umum yang

dikendarai.⁽⁶⁾

Angkot di daerah tembalang terdapat sekitar 15-20 kendaraan. Permasalahan dari beroperasinya angkot ini adalah kebiasaan mengendarai tidak aman sopir angkot daerah Tembalang adalah sebagian besar sopir angkot di daerah Tembalang tidak mau menggunakan *safety belt*, tidak mematuhi rambu lalu lintas, menepi secara tiba-tiba dan berhenti atau mengerem mendadak. Aparat kepolisian yang sedang bertugas sudah pernah memberikan peringatan kepada sopir angkot yang melanggar lalu lintas. Tetapi para sopir angkot tidak pernah jera dan melanggar kembali jika tidak ada aparat polisi yang menjaga. Kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot tersebut dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas yang pernah terjadi pada sopir angkot daerah Tembalang seperti ditabrak kendaraan lain dari belakang, menabrak motor, menyerempet atau terserempet kendaraan lain dan lain-lain.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini

adalah penelitian yang bersifat deskriptif-kualitatif. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan *accidental sampling*. Informan utama dalam penelitian ini adalah 5 sopir angkot. Informan triangulasi dalam penelitian ini adalah kepala bagian lalu lintas, 2 penumpang, 2 pengendara lain dan pemilik angkot. Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan cara observasi terhadap cara mengemudi sopir angkot lalu dilakukan wawancara mendalam (*indepth interview*) kepada informan utama.

Keabsahan data dilakukan dengan teknik triangulasi. Teknik triangulasi dengan sumber membandingkan dan mengecek baik derajat kepercayaan pada suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dan dengan metode wawancara mendalam, observasi langsung dengan mengisi lembar checklist dan telah dokumen. Reliabilitas penelitian dapat dicapai dengan auditing data. Melakukan

proses pemeriksaan terhadap alur analisis data untuk mengetahui dan membandingkan rekaman, catatan wawancara dan kesimpulan yang dihasilkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Informan

Penelitian ini mengambil informan utama sebanyak 5 orang sopir angkot, dapat diketahui bahwa informan utama terdiri dari 4 orang sopir angkot berpendidikan SMA dan 1 orang sopir angkot berpendidikan SMP. Dengan masa kerja paling tinggi 15 tahun dan paling rendah 6 tahun. Ketiga informan utama tersebut memiliki usia rata-rata 48 tahun. Subjek triangulasi berjumlah 5 orang yaitu terdiri dari 1 kepala bagian polisi lalu lintas yang bertanggung jawab dan memantau lalu lintas di daerah Tembalang, 1 pemilik angkot, 2 orang penumpang wanita dan 2 orang pengendara lain berjenis kelamin wanita dan laki-laki, dapat diketahui bahwa informan triangulasi terdiri dari 1 orang

kepala bagian polisi lalu lintas berusia 47 tahun dengan pendidikan terakhir S1, 2 orang penumpang berusia 21 dan 20 tahun dengan pendidikan terakhir S1, 2 orang pengendara lain berusia 20 dan 37 tahun dengan pendidikan terakhir D3 dan S1 serta pemilik angkot berusia 42 tahun dengan pendidikan akhir SMA.

Analisis *Unsafe Act*

Unsafe act adalah tindakan-tindakan yang tidak aman dan berbahaya bagi pekerja-pekerjanya. Berdasarkan hasil penelitian sopir angkot daerah Tembalang masih banyak yang memiliki kebiasaan mengemudi tidak aman, seperti tidak menggunakan *safety belt* saat mengemudi, berhenti atau mengerem secara tiba-tiba dan melanggar peraturan dan rambu lalu lintas.

Kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot tersebut disebabkan karena beberapa faktor, yaitu sikap dan profesionalitas yang tidak sesuai dengan pengetahuan yang

dimiliki, motivasi dari pemilik angkot kurang, para sopir angkot kurang mendapatkan informasi mengenai pelatihan *safety driving* bahkan ada beberapa sopir angkot yang tidak mengetahui kalau ada pelatihan mengenai *safety driving*, kondisi angkot yang sudah kurang layak untuk digunakan, peran dari teman kerja yang kurang peduli dengan sesama sopir angkot, peran organisasi yang kurang dalam memfasilitasi pengetahuan *safety driving* dan memberikan informasi mengenai pelatihan.

Analisis Basic Causes

1. Pengawasan

Pengawasan adalah segenap kegiatan untuk meyakinkan dan menjamin bahwa tugas/pekerjaan telah dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan, kebijaksanaan yang telah digariskan dan perintah (aturan) yang di berikan.²⁰⁾

Pengawasan sangatlah penting dilaksanakan atau dilakukan agar ketertiban dan keselamatan sopir angkot,

penumpang dan pengendara lain tetap terjaga. Pengawasan ini berbentuk teguran, tilangan, dan penyuluhan. Teguran dan tilangan yang dilakukan oleh polisi lalu lintas diharapkan dapat memberikan rasa jera kepada sopir angkot.

Berdasarkan penelitian sopir angkot daerah Tembalang sebagian besar masih tidak patuh dan tertib dengan peraturan dan rambu lalu lintas yang ada, hal tersebut dikarenakan masih kurangnya pengetahuan dan informasi yang didapat mengenai peraturan lalu lintas yang ada serta anggapan sopir angkot bahwa setiap sopir angkot yang melanggar peraturan dan rambu lalu lintas adalah hal yang biasa dan wajar. Hal ini dikarenakan karena teman kerja atau sopir angkot yang lainnya juga melakukan hal yang sama.

2. Training

Peningkatan keterampilan secara khusus tentang penerapan *safety driving* yaitu dengan dilaksanakannya pelatihan keselamatan mengemudi yang diajarkan

kerjasama dengan dinas perhubungan. Pelatihan *safety driving* tidak hanya diajarkan teknik mengemudi yang baik, tetapi juga mengenai bagaimana cara menekan emosi seorang pengemudi. Pelatihan *safety driving* juga dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi di jalan raya.⁽⁴⁰⁾

Hasil wawancara dengan informan, sebagian besar informan mengatakan belum pernah mengikuti pelatihan tersebut. Hal ini dikarenakan kurang informasi mengenai pelatihan mengenai *safety driving* dan anggapan bahwa pelatihan tersebut sama saja seperti test sewaktu membuat SIM Umum. Pelatihan keselamatan mengemudi penting untuk dilakukan untuk menghindari kesalahan yang dibuat oleh sopir angkot ketika mengemudi. Dengan pelatihan maka pengetahuan dan kemampuan dari mereka akan meningkat.

Analisis *Lack of Control*

1. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan salah satu dasar yang berpengaruh terhadap kebiasaan mengemudi sopir angkot daerah Tembalang kota Semarang. Seseorang akan lebih mudah melakukan suatu hal ketika dia mengetahui manfaat dari apa yang akan dia lakukan. Penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa pengetahuan adalah domain yang sangat penting dalam terbentuknya tindakan atau perilaku. Perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng dibandingkan dengan perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan.⁽⁴⁰⁾

Penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan memiliki hubungan dengan kebiasaan mengemudi pada sopir angkot. Dimana kebiasaan mengemudi secara baik, benar dan aman responden dengan pengetahuan yang baik lebih besar kemungkinannya untuk melakukan tindakan aman saat mengemudi daripada responden dengan pengetahuan yang kurang mereka cenderung

berperilaku tidak aman saat mengemudi.

2. Profesionalitas

Berdasarkan hasil wawancara terhadap informan penelitian, diperoleh gambaran sikap mereka terhadap keselamatan mengemudi. Sopir angkot memiliki kebiasaan berhenti atau mengerem secara tiba-tiba untuk menaikan dan menurunkan penumpang. Kebiasaan berhenti atau mengerem secara tiba-tiba pada sopir angkot dipengaruhi beberapa faktor salah satunya adalah faktor penumpang yang sewaktu-waktu menyetop sopir angkot secara tiba-tiba dan kurang fokusnya sopir angkot saat mengemudi, seperti pada saat mengemudi sopir angkot menggunakan *handphone* dan menghitung penghasilan.

3. Motivasi

Motivasi dari pemilik angkot diperlukan sopir angkot agar sopir angkot dapat bekerja dengan semangat tanpa melalaikan kewajibannya yaitu, mengemudi secara aman, baik, hati-hati dan sesuai peraturan dan rambu-

rambu lalu lintas yang ada. Apabila sopir angkot mengalami kecelakaan atau menabrak sesuatu, maka yang ganti rugi adalah sopir angkot tersebut.

Perilaku pemilik angkot yang seperti itu adalah bentuk dari teguran dan sanksi yang diberikan pemilik angkot kepada sopir angkot, maka diharapkan sopir angkot dapat jera dan akan lebih berhati-hati lagi dalam mengemudi.

4. Job Factor

a. Kondisi Kendaraan

Pengecekan kondisi kendaraan dilakukan setiap 6 bulan sekali di Dinas Perhubungan. Setelah dilakukan pengecekan sopir angkot baru bisa mendapatkan KIR sebagai tanda angkot yang digunakan sudah lolos uji kelayakan.

Hasil penelitian, dimana kondisi kendaraan berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya perubahan perilaku. Dimana diketahui sebagian besar kondisi angkot dalam kondisi kurang layak atau kurang baik, sehingga dapat

mempengaruhi kualitas dalam mengemudi, maka sopir angkot harus lebih waspada dan berhati-hati saat mengemudi.

b. Pemilik angkot

Peran pemilik angkot sangat penting bagi mempengaruhi kebiasaan mengemudi sopir angkot. Karena peran pemilik angkot atau pemilik angkot sewajarnya adalah untuk mengawasi atau memantau kerja para sopir angkot supaya sopir angkot dapat mengemudi secara aman, berhati-hati, benar dan mematuhi peraturan dan rambu lalu lintas yang ada. Apabila pemilik angkot bersikap tegas dan memberi teguran dan sanksi kepada para sopir angkot apabila melakukan kesalahan, maka sopir angkot akan lebih disiplin dan bertanggung jawab kepada pekerjaannya.

Hasil penelitian peran serta pemilik angkot belum maksimal atau masih kurang karena pemilik angkot belum mengawasi atau memantau kerja para sopir angkot supaya

sopir angkot dapat mengemudi secara aman, berhati-hati, benar dan mematuhi peraturan dan rambu lalu lintas yang ada serta tidak membekali pekerja baru dengan pengetahuan cara kerja yang baik dan tidak mensosialisasikan pentingnya cara kerja aman.

Penelitian sebelumnya dijelaskan bahwa hubungan antara pemimpin dengan bawahannya merupakan hubungan saling ketergantungan yang pada umumnya merasa lebih tergantung kepada pemilik angkotnya daripada sebaliknya. mempengaruhi keberhasilan seorang pemilik angkot dalam memimpin.⁽²⁴⁾

c. Teman Kerja

Teman kerja merupakan salah satu yang mempengaruhi kebiasaan sopir angkot di daerah Tembalang kota Semarang, karena berkomunikasi antar sopir angkot terjadi dalam frekuensi yang sering, dan bertemu setiap hari. Setiap kebiasaan dari salah satu sopir angkot maka

akan mempengaruhi sopir angkot yang lainnya.

Lingkup sopir angkot di daerah Tembalang ini memiliki hubungan antar sopir angkot yang satu dengan yang lainnya kurang peduli dengan sesama sopir angkot. Mereka memiliki anggapan kalau masing-masing sopir angkot memiliki urusan masing-masing, sehingga tidak mau mengurus urusan orang lain.

d. Organisasi

Pekerjaan sebagai sopir angkot merupakan sektor usaha informal, sektor informal merupakan bentuk usaha yang paling banyak kita temukan di masyarakat. Organisasi dalam lingkup sopir angkot di daerah Tembalang hanya sebagai sarana saling membantu antar sopir angkot, seperti mengkoordinasi para sopir angkot dalam perpanjangan SIM, pengecekan rutin kendaraan umum (angkot) di Dinas Perhubungan yang dilakukan setiap 6 bulan sekali dan membantu apabila salah satu sopir angkot ada yang mengalami kesulitan dalam hal keuangan

(ganti rugi karena mengalami kecelakaan.

Sementara peran organisasi dalam mencari informasi, memberikan informasi mengenai pelatihan *safety driving*, membekali sopir baru dengan pengetahuan cara mengemudi yang baik dan mensosialisasikan cara mengemudi yang aman tidak ada.

e. Standar Mengemudi

Analisis kesesuaian kebiasaan mengemudi pada sopir angkot daerah Tembalang dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

a. Tertib dan memperhatikan keadaan sekitar saat mengemudi. Hal ini belum sesuai dengan apa yang telah tercantum dalam pasal 105.

b. Mengemudi dengan penuh konsentrasi. Kebiasaan mengemudi sopir angkot daerah Tembalang belum sesuai dengan apa yang telah tercantum dalam pasal 106 ayat 1.

c. Menggunakan *safety belt* saat mengemudi. Kebiasaan sopir

angkot seperti ini belum sesuai dengan apa yang sudah tercantum dalam pasal 106 ayat 6.

d. Menyalakan lampu *sign* saat berbelok, menepi atau menikung. Kebiasaan sopir angkot seperti ini masih ada yang belum sesuai dengan apa yang sudah tercantum dalam pasal 112 ayat 1.

e. Membawa kartu identitas (SIM dan STNK). Kebiasaan sopir angkot seperti ini sudah sesuai dengan apa yang tercantum dalam pasal 77 ayat 1.

Analisis Hasil Observasi

Hasil observasi didapatkan bahwa kelima sopir angkot membawa kartu identitas resmi (SIM, STNK, KTP) saat bekerja. Tetapi keempat para sopir angkot tidak mematuhi atau melanggar rambu lalu lintas saat mengemudi yaitu menerobos lampu lalu lintas saat mengemudi. Kelima sopir angkot saat mengemudi juga tidak menggunakan *safety belt*, karena kondisi *safety belt* sudah rusak serta anggapan para sopir

angkot bahwa *safety belt* tidak dipakai karena trayek sopir angkot dalam bekerja pendek dan para sopir angkot merasa ruang geraknya terbatas jika memakai *safety belt*.

Hasil observasi dari lima angkot, tiga angkot kondisinya banyak yang sudah tidak layak atau kurang dengan alasan tidak bisa menyewa angkot yang baru karena biaya sewa angkot yang baru lebih mahal. Empat sopir angkot dari lima sopir angkot hasil observasi berhenti mendadak untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Kebiasaan sopir angkot yang berhenti mendadak atau secara tiba-tiba untuk menaikkan dan menurunkan penumpang disebabkan salah satunya karena faktor penumpang yang menyetop angkot secara tiba-tiba dan kurang fokusnya sopir angkot saat mengemudi, seperti saat mengemudi sopir angkot menggunakan *handphone* dan menghitung pendapatan yang telah didapat.

KESIMPULAN

1. Kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot daerah Tembalang kota Semarang yaitu terdiri dari tidak menggunakan *safety belt* saat mengemudi, tidak mematuhi peraturan dan rambu lalu lintas dan berhenti atau mengerem secara mendadak.
2. Kurangnya pemantauan (Lack of Control) juga dapat menyebabkan kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot daerah Tembalang. Kurangnya pemantauan disini berupa : Tidak pernah mendapatkan informasi mengenai pelatihan *safety driving* dan mengikuti pelatihan *safety driving* dan masih kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh pemilik angkot dan polisi lalu lintas (Polsek Tembalang).
3. Penyebab dasar (Basic Causes) yang mempengaruhi kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot daerah Tembalang kota Semarang, yaitu: Sikap dan

profesionalitas sopir angkot tidak sejalan dengan pengetahuan yang dimiliki sopir angkot, otivasi dari pemilik angkot kurang, kondisi kendaraan, kurangnya pengawasan dan perhatian dari pemilik angkot, teman kerja yang cuek dengan sesama sopir angkot, organisasi masih kurang berfungsi dalam hal *safety driving*.

DAFTAR PUSTAKA

1. Sony Harsono. *Strategi Pengatur Lalu Lintas Jalan Raya, Makalah pada Seminar Nasional tentang Sikap dan Perilaku Pemakai Jalan serta Aparat Pengaturnya terhadap Kelancaran Lalu Lintas*, Bandung, UNLA. 1993
2. Suarapembaruan. *Kecelakaan Lalu lintas, 1,3 Juta Orang Meninggal Dunia Tiap Tahun*. <http://www.suarapembaruan.com/home/kecelakaan-lalu-lintas-13-juta-orang-meninggal-dunia-tiap-tahun/6583>(Online). Diakses tanggal 7 Februari 2013. 2011
3. Asikin, Muslich Z. *Sistem Manajemen Trasportasi Kota*. Yogyakarta :

- Penerbit Philosophy Press dan Abhiseka. 2001
- Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja.
4. Pitasari, Arianti. *Analisis Sikap Pengemudi Angkutan Umum terhadap Aspek Keselamatan Berkendara Di Jalan Raya (Studi Kasus pada Pengemudi Mikrolet T19 dengan Trayek Terminal Pinang Ranti-Depok)*. Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat UI, 2008.
 5. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 6. Aden, Thomas Setiabudi. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan antara Effisiensi dan Equity*. Makalah Teknik Konferensi Regional Teknik Jalan ke-5. Yogyakarta. 2012
 7. _____. *Konsep Perilaku*. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/17871/4/chapter%2011.pdf>, diakses tanggal 16 Juni 2013.
 8. Hobbs, F. D. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. 1995.
 9. Russeng, S. R. *Kelelahan Kerja dan Kecelakaan Lalu Lintas*. Makasar: Ombak. 2011
 10. Peraturan Menteri Tenaga Kerja. Undang-Undang
 11. Sahab S. *Teknik Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: PT Bina Sumber Daya Manusia. 1997.
 12. Peraturan Menteri Tenaga Kerja. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1992. Tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja
 13. Suma'mur P. K. *Higene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: PT Toko Gunung Agung. 2009.
 14. Rahardjo, N. *Agresivitas Sopir Ditinjau Dari Stres Kerja*. Skripsi. Semarang: Fakultas Psikologi Universitas Katolik Soegijapranata. 2001
 15. Hamid. F. *Analisis Tingkat Pengetahuan Pekerja Mengenai Cara Mengemudi yang Aman*. FKM Universitas Indonesia. 2008
 16. Hartoyo. *Aspek-aspek yang Mempengaruhi Perilaku Pemakai Jalan, Makalah pada Seminar Nasional tentang Sikap dan Perilaku Pemakai Jalan serta Aparat Pengaturnya terhadap Kelancaran Lalu Lintas*, Bandung, UNLA. 1993

17. Oktarina, S. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan.* Medan: Universitas Sumatera Utara. 2012
18. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas, SetNeg RI, Jakarta.
19. Notoatmodjo, Soekidjo. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan.* Jakarta, PT. Rineka Cipta. 2002.
20. Johanes. P. *Studi Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Angkutan Kota Makasar. Disajikan dalam symposium VI FSTPT UNHAS, Makasar.* 2003.
21. Rahmawati, *Korelasi Surat Ijin Mengemudi (SIM) dengan Kecelakaan yang terjadi di Jalan, Tugas Akhir Program Sarjana Ekstensi Teknik Sipil UGM .*1998
22. Rizky, Y. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taxi PT X.* Depok: Universitas Indonesia. 2009
23. Afidah. *Pola Tingkat Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas dengan Menggunakan Regresi Logistik Multinomial (Studi Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Surabaya).* Surabaya: ITS. 2011
24. Sarlito Wirawan, Prof., Dr. *Aspek-aspek yang Mempengaruhi Perilaku Pemakai Jalan Raya, Makalah pada Seminar Nasional tentang Sikap dan Perilaku Pemakai Jalan serta Aparat Pengaturnya terhadap Kelancaran Lalu Lintas,* Bandung, UNLA. 1993
25. Susilo, Martoyo. *Manajemen sumber Daya Manusia.* Yogyakarta : PT BPFE, 1996
26. Azlina Mohd. Kosnin & Tan Sew Lee (Jurnal Teknologi Universitas Teknologi Malaysia). *Pengaruh Personaliti Terhadap Kepuasan Kerja Dan Stres Kerja.* 2008
27. Atkinson, J. M. *Mengatasi Stres di Tempat Kerja.*Alih Bahasa Tim Redaksi Mitra Utama. Jakarta: Prenhalindo. 1991
28. Anwar Prabu (Jurnal Manajemen & Bisnis Sriwijaya Vol. 3, No. 6). *Pengaruh Motivasi Terhadap Kepuasan Kerja Pegawai Badan Koordinasi Keluarga*

- Berencana Nasional Kabupaten Muara Enim.* 2005.
29. Robbins, Stephen. P. *Perilaku Organisasi (alih bahasa Drs. Benjamin Molan)*, Edisi Bahasa Indonesia, Klaten: PT INT AN SEJATI. 2006
30. Bird, Frank E. and Germain, George L. *Practical Loss Control Leadership.* Atalanta USA. 1990.
31. Siagian. *Teori dan Praktik Kepemimpinan.* Bandung : Rineka Cipta. 2010.
32. Anggraeni Mekar Dwi dan Saryono. *Metodologi Penelitian Kualitatif dalam Bidang Kesehatan.* Yogyakarta: Nuha Medika. 2010.
33. Uno, Hamzah B. *Teori Motivasi dan Pengukuran Analisis di Bidang Pendidikan.* Jakarta : Bumi Aksara. 2007.
34. Sugiyono. *Memahami penelitian kualitatif.* Bandung: cv alfabeta. 2007.
35. Prasilika, Tiara. *Studi Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara serta Hubungannya dengan Konsep Locus of Control pada Mahasiswa FKM yang Mengendarai Motor.* Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat UI. 2007.
36. Bungin, Burhan. *Analisis Data Penelitian Kualitatif.* Bandung : Alfabeta. 2005.
37. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas.
38. Dinas Perhubungan dan Komunikasi (Dishubkominfo) Provinsi Jateng dan Satlantas Polrestabes Semarang. 2012
39. Green, L W. Kreuter, Marshall W. *Health Promotion Planning, an Education and Environmental Approach.* London: Mayfield Publishing Company, mountain View, Toronto. 2002
40. Kurniawan Arif. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Safety Driving pada Soir Truk Pasir.* Semarang: Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro. 2010