

PERILAKU AMAN BERKENDARA PENGEMUDI TRUK TANGKI BBM (STUDI KUALITATIF DI PERUSAHAAN DISTRIBUSI BBM PT X KOTA SEMARANG)

Syifa Awalia Rahma, Bina Kurniawan, Siswi Jayanti

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

Email: syifa.rahma@gmail.com

Abstract: *Safe driving behavior helps to avoid traffic problems. Safety driving can be influence by several factors such as the predisposing factor, the enabling factor, and the reinforcing factor. Safety driving is the basic of further driving training that care more about safety for drivers and passengers. PT X is the authorized agent of PT. Pertamina (Persero) to sell and distribute non-subsidize fuel for the industrial sector and others. The aim of this study was to describe the safe behavior of the driver of fuel tanker truck PT X. This was a qualitative descriptive research and conducted in June 2017. The main informant in this study were five tanker driver who had a history of accidents and the triangulation informant was operational manager and head driver who are responsible in the operational activities of the distribution of fuel. The result showed that drivers have a good knowledge of safe driving behavior. The driver showed a positive attitude about implementing safe driving behavior. Drivers agreed that with the rules and safety-driving training will establish safe behavior in driving. The supervisory role of superiors was not likely to affect the safe behavior of tanker truck drivers but the role of colleagues and families has a positive effect. Therefore, suggestions for the company are to compile SOP, conduct safety driving training, and make supervision program while driving so that the driving behavior of all drivers of PT X becomes good.*

Keywords: *Safety Driving, Tanker Truck*

A. PENDAHULUAN

Indonesia adalah salah satu negara berkembang yang memiliki populasi penduduk terbanyak keempat di dunia per tahun 2015. Dengan pola pertumbuhan penduduk makin hari makin cepat, maka penggunaan transportasi akan semakin meningkat. Mobilitas yang tinggi mendorong tingginya kepadatan lalu lintas, baik barang maupun manusia diseluruh dunia.¹

Dalam publikasi *Global Status Report on Road Safety-Time for Action*, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) menyatakan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan adalah salah satu penyakit tidak menular yang menjadi penyebab kematian ketiga terbesar setelah HIV/AIDS dan TBC.²

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah serius di negara berkembang dan negara maju. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri), menunjukkan bahwa pada tahun 2015 terjadi 95.847 kejadian kecelakaan di Indonesia. Korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal mencapai 20.701 jiwa dalam setahun dengan rata-rata setiap 1 jam terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang mengakibatkan 3 orang meninggal dunia. Sebesar 90% diantaranya kecelakaan diakibatkan oleh persepsi pengemudi yang kurang baik terhadap keselamatan berkendara termasuk didalamnya penggunaan kecepatan yang sangat tinggi.³

Mengingat banyaknya kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan jalan, maka kita

perlu membangun dan mengembangkan budaya keselamatan jalan (*road safety culture*). Budaya dapat mempengaruhi bagaimana seseorang bersikap dan bertindak.

Safety driving atau mengemudi dengan selamat adalah cara mengemudi yang benar dengan mengetahui teknik mengemudi yang tepat, mau memahami dan mengikuti peraturan berlalu lintas, sehingga dalam berkendara akan selalu aman dan selamat.⁴ Ketidaksiplinan seseorang pada saat mengemudi dapat menyebabkan kecelakaan. Dari sekian banyak kecelakaan yang terjadi di Indonesia, sebagian besarnya (90,3%) disebabkan oleh faktor manusia. Lebih jauh lagi, dari 90,3% kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia tersebut, sebesar 86,8% disebabkan oleh kesalahan pengemudi.⁵

Bahan kimia menjadi salah satu hal penting dalam pembangunan untuk kesejahteraan dan kemakmuran bangsa, namun di sisi lain penggunaan dan pengolahan bahan kimia dapat membawa dampak negatif bagi kesehatan dan keselamatan pekerja serta kelestarian lingkungan hidup jika usaha dan cara penanganannya tidak dilakukan dengan sebaik-baiknya.⁶ Penanganan bahan kimia harus dilakukan dengan tepat mulai proses penyiapan bahan, pengolahan, penyimpanan sampai pengangkutannya. Pengangkutan memegang peranan penting dalam penanganan bahan kimia karena dalam pengangkutan bahan

kimia terdapat dampak negatif yang bisa timbul dari interaksi fisik, kimia dan mekanik antara bahan berbahaya dan beracun (B3) dengan manusia, kendaraan lain maupun dengan lingkungan sekitarnya.⁷

Manager HSSE *Marketing & Trading* PT Patra Niaga pada tahun 2011 menyatakan bahwa *accident* truk tangki BBM mencapai 34% dari total *accident* yang terdata di lingkungan HSSE Pemasaran dan Niaga. Beberapa penyebab kecelakaan tersebut adalah kelayakan jalan, kendaraan, peralatan kendaraan tidak berfungsi, ban gundul, serta faktor manusia (supir mengantuk).⁸

PT X adalah agen resmi PT. Pertamina (Persero) yang bertugas untuk memasarkan dan menjual BBM non subsidi untuk sektor industri, transportasi, kontraktor, pertambangan, perkebunan, kapal dan lain sebagainya. Kecelakaan yang terjadi pada bulan Oktober tahun 2013 mengakibatkan pengemudi dan kenek truk tangki PT X mengalami luka ringan. Penyebab kecelakaan itu adalah perilaku pengemudi yang belum sesuai dengan standar keselamatan dalam perjalanan dan keahlian dalam mengemudi yang kurang serta supir tersebut belum mengikuti pelatihan mengemudi.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menggali informasi mendalam tentang perilaku aman berkendara pada pengemudi truk tangki BBM PT X.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif dengan variabel bebas meliputi pengetahuan, sikap, pelatihan mengemudi, ketersediaan instruksi kerja, peran pengawasan atasan, peran rekan kerja dan peran keluarga. Serta variabel terikat yaitu perilaku aman berkendara pada pengemudi truk tangki BBM. Penelitian kualitatif bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif.⁹

Subjek dalam penelitian ini yaitu Informan Utama (IU) terdiri dari 5 pengemudi truk tangki BBM PT X dan Informan Triangulasi (IT) terdiri dari manajer operasional dan kepala pengemudi PT X.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Deskripsi Tingkat Pengetahuan terhadap Perilaku Berkendara Aman Pekerja

Pengetahuan adalah salah satu dasar yang berpengaruh terhadap perilaku mengemudi truk tangki BBM PT X. Seluruh informan utama memiliki pengetahuan yang baik mengenai perilaku aman berkendara. Informan mengetahui fungsi dan manfaat dari menjaga keselamatan dalam berkendara. Pengemudi mengetahui hal apa saja yang diperbolehkan atau tidak ketika berkendara. Ketika dalam kondisi lelah, informan utama memilih untuk beristirahat dan mengganti jadwal keberangkatan atau mengemudi secara bergantian dengan rekan kerja. Dari pernyataan tersebut dapat dikatakan bahwa

pengemudi mengetahui akan bahaya yang terjadi jika berkendara dalam kondisi lelah.

Tingkat pengetahuan pengemudi truk BBM PT X yang sudah cukup baik tersebut seharusnya dapat menjadi dasar pembentukan perilaku yang mengarah pada tercapainya kesadaran dan nantinya dapat menciptakan perilaku yang aman dalam berkendara. Seperti yang dikemukakan dalam penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di kabupaten Pangkep bahwa ada hubungan yang bermakna antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety driving*.¹⁰ Lebih tinggi tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang untuk lebih baik dan lebih bijak dalam bertindak.

2. Deskripsi Sikap Pekerja terhadap Perilaku Aman Berkendara

Sikap dalam penelitian ini adalah tanggapan atau respon dari informan terhadap perilaku aman berkendara, meliputi tanggapan tentang adanya kebijakan penerapan *safety driving*, tanggapan informan tentang pentingnya *safety driving*, dan tanggapan informan tentang keterbutuhan penerapan *safety driving*. Pada dasarnya seluruh informan memberikan sikap positif terhadap perilaku aman berkendara. Dimana sikap positif adalah orang yang setuju, mendukung atau memihak terhadap suatu objek.

Hal ini dibuktikan dengan seluruh informan sepakat untuk mengharuskan adanya kebijakan penerapan perilaku aman berkendara (*safety driving*) yang bertujuan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Pernyataan ini didukung oleh informan triangulasi yang menyatakan bahwa penerapan perilaku aman berkendara itu penting dan harus dilakukan oleh seluruh pengemudi. Hasil penelitian ini sama dengan hasil penelitian yang dilakukan pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang-Surabaya di Terminal Terboyo yang membuktikan bahwa sikap berhubungan dengan *safety driving*.¹¹ Hal ini terjadi karena sikap cenderung berhubungan dengan hal yang akan dilakukan ketika berkendara.

3. Deskripsi Ketersediaan Pelatihan Mengemudi terhadap Perilaku Aman Berkendara

Peningkatan keterampilan tentang penerapan perilaku aman berkendara secara khusus yaitu dengan dilaksanakannya pelatihan keselamatan mengemudi yang diadakan kerjasama dengan program CSR dari perusahaan/instansi yang menjadi konsumen PT X yang mana pelaksanaannya tidak rutin karena tergantung program CSR pelatihan mengemudi yang diadakan oleh perusahaan/instansi tersebut.

Dalam penelitian ini, seluruh informan sepakat bahwa tidak ada pelatihan mengemudi yang dilaksanakan secara terjadwal. Pelatihan hanya

dilaksanakan saat perusahaan/instansi yang menjadi konsumen PT X melakukan program CSR dan tidak semua pengemudi mengikuti pelatihan tersebut dikarenakan bertepatan dengan hari libur kerja dan atau bertepatan dengan jadwal pengiriman BBM. Hal ini sejalan dengan pendapat informan triangulasi bahwa pelatihan mengemudi belum dilaksanakan secara terjadwal dan saat ini sedang dilakukan perbaikan SOP di PT X dan menyusun program pelatihan yang efektif untuk seluruh pengemudi PT X.

Hasil dari penelitian terdahulu menyatakan bahwa pelatihan mengemudi dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi aman di jalan raya.¹⁰ Jadi seseorang yang telah mengikuti pelatihan mengemudi kemungkinan akan lebih aman dalam mengemudi jika dibandingkan dengan dengan seseorang yang tidak mengikuti pelatihan mengemudi.

4. Deskripsi Ketersediaan SOP *Safety Driving* terhadap Perilaku Aman Berkendara

Dalam penelitian ini, informan utama menyatakan bahwa ada peraturan mengenai keselamatan dan tahapan dalam proses pengiriman BBM yang disosialisasikan hanya saat pertama kali diterima sebagai pengemudi baru PT X. Hal ini menunjukkan kurangnya sosialisasi SOP pada pekerja dan belum ada media yang digunakan untuk pendistribusian SOP/aturan ini. Di sisi lain, seluruh informan sepakat akan menaati segala aturan yang

berlaku di PT X sebagai bentuk komitmen saat mulai bekerja.

Menurut informan triangulasi, SOP *safety driving* sudah ada dan sedang dikembangkan lebih lanjut agar sesuai dengan kondisi yang ada saat ini. Untuk saat ini SOP disosialisasikan hanya saat awal penerimaan pengemudi baru karena belum adanya SOP baru yang berlaku.

Selain itu hasil ini didukung oleh penelitian lain yang membuktikan bahwa adanya peraturan menunjukkan hubungan dengan *safety driving*.¹¹ Hal ini terjadi karena peraturan cenderung berhubungan dengan atasan dan menjadikan atasan peduli terhadap bawahan atau pengemudi bus. Hal yang sama juga terjadi pada seluruh informan dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa akan patuh aturan sebagai bentuk komitmen untuk bekerja di PT X.

5. Deskripsi Peran Pengawasan Atasan terhadap Perilaku Aman Berkendara

Peran pengawasan atasan dalam penelitian ini yaitu pemberian teguran apabila terdapat pengemudi yang melanggar aturan dan keaktifan atasan dalam memberikan info mengenai permasalahan/keselamatan dalam berlalu lintas. Informan utama menyatakan bahwa atasan tidak berperan penting terhadap keselamatan dalam mengemudi walaupun atasan melakukan teguran apabila terdapat pengemudi melakukan kesalahan. Atasan tidak aktif dalam memberikan informasi tentang keselamatan lalu lintas,

hal ini dirasakan karena keterampilan dan kemampuan pengemudi sudah baik dalam berkendara sehingga tidak perlu dilakukan pemberitahuan setiap hari.

Salah satu informan berkata bahwa dalam perjalanan distribusi BBM, tidak ada pengawasan dari atasan karena atasan hanya sesekali menelepon pengemudi untuk memastikan posisi atau bahkan tidak sama sekali. Di sisi lain, informan utama menyatakan bahwa ada pemberian informasi dari atasan tentang keadaan lalu lintas apabila terjadi kasus kecelakaan atau kesalahan saat pendistribusian BBM PT X di hari yang lalu. Hal ini dibenarkan oleh informan triangulasi yang menyatakan bahwa pemberian informasi keselamatan lalu lintas dilakukan apabila terjadi kecelakaan atau terdapat komplain dari konsumen saat proses pendistribusian BBM.

Hasil penelitian yang dilakukan pada pengemudi bus kota di Hanoi Vietnam menyatakan bahwa pengawasan dari atasan sangat mempengaruhi perilaku supir dalam berkendara.¹² Beberapa perusahaan bus di Hanoi memiliki tim khusus yang menginspeksi keberjalanan bus dan perilaku berkendara para supir. Apabila terjadi pelanggaran maka supir bus akan diberikan sanksi seperti pengurangan gaji dan bonus sehingga supir bus di kota Hanoi patuh akan aturan keselamatan dalam berkendara.

Di sisi lain, pengawasan dapat dilakukan selain dari atasan di tempat kerja seperti

yang tertuang dalam Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.725/AJ.302/DRJD/2004 di pasal 4 ayat (2) butir g bahwa setiap kendaraan pembawa B3 wajib mencantumkan nomor telepon pusat pengendali operasi yang dapat dihubungi jika terjadi keadaan darurat (*emergency number*), yang dicantumkan pada sebelah kiri dan kanan kendaraan pengangkut.¹³ Diharapkan dengan adanya pencantuman *emergency number* di kendaraan akan membantu kinerja kepala pengemudi dan manajer operasional dalam memantau perilaku pengemudi truk saat berkendara.

6. Deskripsi Peran Rekan Kerja terhadap Perilaku Aman Berkendara

Peran rekan kerja berhubungan dengan perilaku aman berkendara pengemudi truk tangki BBM PT X. Seluruh informan sepakat bahwa sesama rekan kerja saling mengingatkan untuk berperilaku aman dalam berkendara karena ingin selamat sampai tujuan dan selamat kembali pulang ke rumah untuk bertemu keluarga. Hal ini juga dikarenakan jumlah besar muatan yang dibawa dan risiko yang selalu mengiringi pengemudi dalam perjalanan.

Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan di Denmark terhadap supir truk *Heavy Goods Vehicle* (HGV) yang menyatakan bahwa para supir sudah mengetahui risiko apa yang akan dihadapi saat melakukan perjalanan.¹⁴ Responden dalam penelitian tersebut menyatakan peran

rekan kerja tidak mempengaruhi perilaku aman berkendara. Perbedaan ini terjadi karena para supir truk HGV merasa lebih senang bekerja secara individu sedangkan di PT X pekerja diharuskan untuk bekerja dalam 1 tim.

7. Deskripsi Peran Keluarga terhadap Perilaku Aman Berkendara

Peran keluarga yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu penerapan selamat berkendara dalam keseharian, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dan dukungan motivasi untuk selamat berkendara yang bersumber dari keluarga. Seluruh informan utama sepakat bahwa keluarga memiliki peran besar dalam memotivasi diri untuk selamat dalam berkendara dan informan berusaha sebaik mungkin untuk mencontohkan hal baik pada anak di rumah tentang keselamatan mengemudi. Beberapa upaya yang dilakukan subjek penelitian dalam pembentukan perilaku anak di keluarga yaitu dengan anak tersebut menggunakan helm kecil saat berkendara dan anak yang berumur kurang dari 17 tahun tidak diperbolehkan membawa kendaraan bermotor. Tetapi sesekali ada pula informan yang menyatakan bahwa penggunaan helm di lingkungan perumahan itu tidak wajib. Hal ini dapat mempengaruhi perilaku mengemudi seseorang.

Sejalan dengan penelitian lain bahwa terdapat pengaruh antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding*. Keluarga merupakan

lingkungan yang paling dekat. Perilaku yang menjadi kebiasaan dalam keluarga biasanya menjadi acuan bagi setiap anggota keluarga dalam kesehariannya.¹⁵

8. Analisis Perilaku Aman Berkendara pada Pengemudi Truk Tangki BBM PT X

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama tentang perilaku aman berkendara, secara keseluruhan dari faktor pemudah (*predisposing factors*) bahwa seluruh informan mengerti dan paham akan definisi, fungsi, dan manfaat perilaku aman berkendara. Informan juga mengetahui dengan baik hal-hal yang diperbolehkan dan tidak diperbolehkan saat dalam berkendara. Sikap informan menunjukkan untuk mengharuskan adanya kebijakan penerapan perilaku aman berkendara (*safety driving*) yang bertujuan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya.

Dari segi faktor pemungkin (*enabling factors*) meliputi ketersediaan pelatihan mengemudi dan ketersediaan SOP/aturan *safety driving* di PT X. Melalui hasil wawancara bahwa program pelatihan mengemudi tidak terjadwal dan tidak dilaksanakan secara rutin. Hanya dilakukan sesekali ketika ada perusahaan mitra yang mengadakan pelatihan mengemudi di PT X dan belum seluruh pengemudi mengikuti pelatihan karena bersamaan dengan jadwal mengemudinya. Seluruh informan sepakat bahwa apabila terdapat

pelatihan mengemudi yang rutin maka seluruh pengemudi akan memiliki kemampuan yang baik dalam mengemudi.

Faktor penguat (*reinforcing factors*) diperoleh dari adanya peran rekan kerja dan peran keluarga. Hal ini berbeda dengan peran atasan yang tidak berpengaruh dalam membentuk perilaku aman berkendara pengemudi truk BBM PT X karena tidak ada bentuk pengawasan saat dalam perjalanan. Hanya ada saat awal akan memulai pekerjaan. Peran rekan kerja sangat terasa kuat dalam membentuk perilaku aman berkendara karena seluruh informan menyatakan ingin selamat dalam perjalanan agar dapat kembali ke rumah. Hal ini sejalan dengan peran keluarga yang dapat mempengaruhi perilaku aman berkendara.

D. KESIMPULAN

1. PT X adalah agen resmi Bahan Bakar Minyak Industri yang memasarkan dan mendistribusikan produk-produk PERTAMINA. Daerah jangkauan distribusi adalah Jawa Tengah dan DIY.
2. Subjek penelitian berumur antara 30-50 tahun, berjenis kelamin laki-laki, tingkat pendidikan sebagian besar (86%) adalah pendidikan tinggi (SMA/ sederajat dan sarjana) serta memiliki masa kerja variatif antara 1-8 tahun.
3. Pengetahuan informan tentang perilaku aman berkendara sudah baik.
4. Sikap informan mengenai perilaku aman berkendara menunjukkan respon positif dan butuh akan kebijakan

penerapan perilaku aman berkendara.

5. Seluruh informan menyatakan bahwa seharusnya pelatihan mengemudi dapat menjadikan pengemudi terampil dan tertib lalu lintas walaupun PT X belum mempunyai program rutin pelatihan mengemudi.
6. PT X sudah memiliki SOP yang mewajibkan pengemudi untuk berperilaku aman dalam berkendara. Seluruh informan menyatakan patuh dalam pelaksanaan SOP agar selamat ketika berkendara.
7. Pengawasan atasan tidak berpengaruh terhadap perilaku aman berkendara karena keterbatasan cara dalam pengawasan saat truk berjalan dan atasan tidak aktif dalam memberikan informasi keselamatan lalu lintas.
8. Rekan kerja memiliki pengaruh yang baik dalam berkendara karena saat perjalanan menjadi tim yang sama-sama menginginkan selamat.
9. Peran keluarga mempengaruhi perilaku aman berkendara dalam bentuk motivasi selamat.
10. Seluruh informan mengetahui hal apa saja yang diperbolehkan maupun tidak diperbolehkan untuk dilakukan selama perjalanan.

E. SARAN

1. Bagi Pengemudi

Melakukan diskusi antar pengemudi tentang keselamatan dalam berkendara.

2. Bagi Perusahaan

- a. Melakukan penyusunan program pelatihan mengemudi yang terjadwal agar seluruh pengemudi dapat mengikuti pelatihan.

- b. Setelah perbaikan SOP *safety driving* selesai, diharapkan untuk melakukan sosialisasi SOP tersebut pada seluruh pengemudi.
- c. Menuliskan *emergency number* di sisi kanan dan kiri kendaraan sebagai bentuk pengawasan dari masyarakat perihal perilaku aman berkendara pengemudi truk PT X.
- d. Membuat program seperti morning talk yang di dalamnya terdapat diskusi mengenai perilaku aman berkendara serta keselamatan berlalu lintas.

3. Bagi Peneliti Lain

Melakukan observasi saat pengemudi melakukan perjalanan / berkendara agar lebih baik hasil yang didapat dan melihat langsung bagaimana perilaku pengemudi saat berkendara.

F. DAFTAR PUSTAKA

1. Fitria Wulandari. Pemahaman Pelajar Tentang Disiplin Berlalu Lintas (Studi Di Smk Kesehatan. 2015;3(3):52–64.
2. World Health Organization. Global Status Report On Road Safety: Supporting A Decade Of Action. Geneva: WHO; 2013.
3. Indonesia KLLKNR. Data Kecelakaan Lalu Lintas [Internet]. 2015 [cited 2017 Jan 1]. Available from: <http://www.korlantas-irsms.info/>
4. Lim S. Buku Pedoman Keselamatan Berkendara. Bogor: Halaman Moeka Publishing; 2009.
5. Rizky Y. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taksi di PT. "X" Pool "Y" Tahun 2009. Universitas Indonesia; 2009.
6. Siswanto. Manajemen Risiko. Surabaya: Balai Hiperkes dan Keselamatan Kerja Jawa Timur; 2009.
7. Ditjen Perhubungan Darat RI. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 725/AJ.302/DRJD/2004 Penyelenggaraan Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) di Jalan. Jakarta; 2004.
8. PT Pertamina. Energia (Energizing Asia). Jakarta; 2013;43. Available from: http://www.pertamina.com/medi a/1b291d97-f667-44ad-90a3-7a522ac17539/Energia_januari_2013.pdf
9. Sugiarto E. Menyusun Proposal Penelitian Kualitatif: Skripsi dan Tesis. Yogyakarta: Suaka Media; 2015.
10. Firmansyah A. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah di PT. Prima Karya Manunggal (Pkm) Kab. Pangkep Tahun 2013. Universitas Hasanuddin; 2013.
11. Avendika Bagoes Prasetya. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-Surabaya di Terminal Terboyo Semarang. J Kesehatan Masy [Internet]. 2016;4(3). Available from: <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm>
12. La QN, Duong D Van, Lee AH, Meuleners LB. Factors underlying bus-related crashes in Hanoi, Vietnam. Transp Res Part F Traffic Psychol Behav [Internet]. Elsevier Ltd; 2017;46:426–37. Available from:

- <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2016.06.023>
13. Direktur Jenderal Perhubungan Darat. SK Dirjen Hubdat Nomor: SK.725/AJ.302/DRJD/2004 Penyelenggaraan Pengangkutan B3 di Jalan. Jakarta; 2004.
 14. Grytnes R, Shibuya H, Dyreborg J, Gr??n S, Cleal B. Too individualistic for safety culture? Non-traffic related work safety among heavy goods vehicle drivers. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav* [Internet]. Elsevier Ltd; 2016;40:145–55. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2016.04.012>
 15. Sidik R. Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Universitas Hasanuddin; 2013.

