

**LEMBAR PENGESAHAN**

**ARTIKEL ILMIAH**

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN  
PERILAKU BERKENDARA TIDAK AMAN PADA  
SUPIR BUS SAAT BEKERJA DI TERMINAL  
TERBOYO SEMARANG 2015**

Disusun Oleh :

Rica Agustiningrum

D11.2011.01284

Telah diperiksa dan disetujui untuk di upload di Sistem Informasi Tugas Akhir  
(SIADIN)

Pembimbing



Kismi Mubarakah, S.KM, M.Kes

## FACTORS ASSOCIATED WITH UNSAFE DRIVING BEHAVIORS IN WORKING IN BUS DRIVER IN SEMARANG 2015

Rica Agustiningrum\*), Kismi Mubarokah\*\*)

\*) Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

\*\*\*) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro  
Jl. Nakula I No.5-11 Semarang

Email : [chacha4agustina@gmail.com](mailto:chacha4agustina@gmail.com)

### ABSTRACT

**Background :** Bus accident can be affected by the malicious actions of humans some things from lack of knowledge, do not drive very well, thus endangering the safety of themselves and others. Data accident of polrestabas Semarang stated that the bus traffic accident occurred 2010 to 2014 an accident occurred in the year 2012 as many as 65 cases of accidents. An increase of 40% per year. bus has a higher risk of accidents due to carry passengers more than any other vehicle.

**Methods :** This study is an explanatory study, while for data processing using cross sectional approach, the population in this study is the large bus driver at Terminal Terboyo Semarang. The research instrument used is the distribution of questionnaires. The test results with Sapiro-Wilk normality obtained P value > 0.05 so that the normal distribution. So using *Pearson Product Moment* test.

**Results:** The results showed respondendengan 30-68 years of age, and education level of most are high school, a good level of knowledge 58.3%, the attitude of the respondents had either 50%, and 58.3% had experienced accidents, behavioral friend negative category 58.3%, the behavior of a very influential friend against friend 63.9% of other work, and order the driver had a value of 47.2%, and the action is not secure 50%. It is influenced by several things including weak corporate management level employees are paying less attention to the timing of mileage the vehicle speed, and the demands of the job are too high, and the lack of supervision of the supervisor.

**Conclusions :** There was a relationship between the attitude with the unsafe acts. It necessary to improve the attitude of bus drivers for driving while smoking, drinking and driving at high speed.

**Keywords :** Action Insecure, Behavior friend, Bus Driver.

## FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU BERKENDARA TIDAK AMAN PADA SUPIR BUS SAAT BEKERJA DI TERMINAL TERBOYO SEMARANG 2015

**Rica Agustiningrum\*), Kismi Mubarakah\*\*)**

\*) Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

\*\*\*) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Jl. Nakula I No.5-11 Semarang

Email : [chacha4agustina@gmail.com](mailto:chacha4agustina@gmail.com)

### **ABSTRAK**

**Latar belakang :** Kecelakaan bus dapat dipengaruhi oleh tindakan berbahaya dari manusia beberapa hal dari kurangnya pengetahuan, tidak mengemudi dengan baik, sehingga membahayakan keselamatan diri sendiri dan orang lain. Data kecelakaan Polrestabes Kota Semarang menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas bus terjadi di tahun 2010 sampai 2014 kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2012 sebanyak 65 kasus kecelakaan. Peningkatan 40 % per tahunnya. bus membawa risiko kecelakaan lebih tinggi karena membawa penumpang yang lebih banyak dibanding kendaraan lainnya.

**Metode :** Penelitian ini merupakan jenis *explanatory study*, sedangkan untuk pengolahan data dengan menggunakan pendekatan *cross sectional*, populasi dalam penelitian ini adalah supir bus besar di Terminal Terboyo Semarang. Instrumen penelitian yang digunakan yaitu dengan pembagian kuesioner. Hasil uji normalitas dengan Sapiro-Wilk diperoleh *P value* > 0,05 berdistribusi normal. Sehingga menggunakan uji *Pearson Product Moment*.

**Hasil :** Hasil penelitian menunjukkan responden dengan umur 30-68 tahun, dan pendidikan responden yang paling banyak adalah SMA, tingkat pengetahuan responden baik 58,3 %, sikap responden sudah baik 50 %, dan pernah mengalami kecelakaan 58,3 %, perilaku teman kategori negatif 58,3 %, perilaku teman sangat berpengaruh 63,9 % terhadap teman kerja lainnya, dan ketertiban supir memiliki nilai 47,2 %, dan melakukan tindakan tidak aman 50 %. Hal ini dipengaruhi beberapa hal termasuk lemahnya tingkat manajemen perusahaan yang kurang memperhatikan karyawan dalam pengaturan waktu jarak tempuh laju kendaraan, dan tuntutan pekerjaan yang terlalu tinggi, dan kurangnya pengawasan dari supervisor.

**Kesimpulan :** Ada hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman. Perlu dilakukan peningkatan sikap supir bus terhadap berkendara sambil merokok, mengkonsumsi minuman keras dan mengemudi dengan kecepatan tinggi.

**Kata Kunci :** Tindakan Tidak Aman, Perilaku Teman, Supir Bus.

## PENDAHULUAN

Keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja. Kecelakaan selain menjadi sebab hambatan-hambatan langsung juga merupakan kerugian-kerugian secara tidak langsung yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya proses produksi untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja, dan lain-lain. Biaya-biaya sebagai akibat kecelakaan kerja, baik langsung atau tidak langsung cukup bahkan kadang-kadang sangat atau terlampau besar, sehingga bila diperhitungkan secara nasional hal itu merupakan kehilangan yang berjumlah besar<sup>1</sup>.

Dalam publikasi tentang keselamatan, sering dibedakan dua kelompok kecelakaan, kecelakaan yang disebabkan oleh hal yang bersifat teknologis, mekanis atau fisik, seperti kondisi kerja yang tidak aman, dan yang kedua adalah kecelakaan yang disebabkan oleh tindakan yang tidak aman. Kelompok pertama sering diperkirakan meliputi 15 % dari keseluruhan kecelakaan, sedangkan kelompok kedua mencakup 85 % dari keseluruhan kecelakaan. Untuk mengklasifikasikan sebagian besar kecelakaan sedemikian rupa sehingga tindakan tidak aman dari pekerja tidak dianggap sebagai penyebab utama tapi faktor di mana upaya untuk mencegah terulangnya kecelakaan harus dihentikan<sup>2</sup>.

Studi terhadap 75.000 kasus kecelakaan dan menyebutkan rasio 88:10:2. Hal ini berarti bahwa 88 % dari semua kecelakaan tersebut disebabkan tindakan tidak aman, 10 % karena kondisi tidak aman, dan 2 % karena kondisi yang tidak dapat dicegah. Sesungguhnya kecelakaan merupakan akibat sejumlah faktor yang saling tergantung satu sama lain<sup>2</sup>.

Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda<sup>3</sup>.

Menurut data *International Labour Organization* (ILO) yang diterbitkan dalam peringatan hari keselamatan dan kesehatan kerja sedunia pada 28 April 2010, tercatat setiap tahunnya lebih dari 2 juta orang meninggal akibat

kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Sekitar 160 juta orang menderita penyakit akibat kerja dan terjadi sekitar 270 juta kasus kecelakaan kerja pertahun diseluruh dunia. Sedangkan menurut data Kemenakertrans, angka kecelakaan kerja pada tahun 2009 mencapai 96.513 kasus, pada semester 1 tahun 2010 angka kecelakaan kerja mencapai 53.267 kasus. Hampir 70% kecelakaan kerja didominasi kecelakaan di jalan raya saat pergi maupun pulang dari tempat kerja. Setiap tahun ditargetkan angka kecelakaan kerja 50% lebih sedikit dibandingkan tahun sebelumnya<sup>4</sup>.

Dari data kecelakaan Polrestabes Kota Semarang menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas bus dalam kota dan antar kota. Jumlah peningkatan kecelakaan menurut jenis bus terjadi di tahun 2010 sampai 2014 kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2012 sebanyak 65 kasus kecelakaan. Peningkatan 40 % per tahunnya dibanding kendaraan lain bus lebih sedikit mengalami kecelakaan.

Penelitian Rizki Yuliana Dewi pada tahun 2013 hasil penelitian bus non BRT mempunyai faktor risiko kecelakaan kerja yang lebih banyak dibanding dengan BRT. Bus swasta yang saya teliti dengan rute dalam kota maupun luar kota yang berada di terminal Terboyo Semarang.

Hasil survey awal melalui wawancara pada february 2015. Terhadap 25 orang supir bus laki-laki umur 28-30 tahun, yang ada di terminal Terboyo Semarang. Berperilaku tidak aman seperti merokok sebesar 23 orang, berkendara dengan kecepatan tinggi 15 orang, dan menyalip kendaraan lain 20 orang, berhenti sembarang tempat 18 orang, melanggar lalu lintas 10 orang, menggunakan handphone pada saat berkendara 12 orang, menampung kapasitas penumpang dan barang melebihi muatan 7 orang.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini bersifat *explanatory survey* dengan rancangan desain *cross sectional study* dimana pengambilan sampel dilakukan secara *random sampling* populasi penelitian ini ada 58 dan didapatkan sampel 36 responden dengan kriteria inklusi supir bus non pemerintah yang berpusat di Terminal Terboyo Semarang, supir bus yang memiliki surat izin mengemudi, dan supir yang mau diwawancarai.

## HASIL PENELITIAN

**Tabel 1. Distribusi Frekuensi pengetahuan, sikap, riwayat kecelakaan, perilaku teman, pengaruh teman, dan keberadaan polisi (n=36)**

Variabel	Kategori	N	%
Pengetahuan	Baik	21	58,3%
	Kurang	15	41,7%
Sikap	Baik	18	50%
	kurang	18	50%
Riwayat kecelakaan	Pernah kecelakaan	17	47,2 %
	Tidak pernah kec.	19	52,8%
Perilaku teman	Baik	15	41,7 %
	Kurang	21	58,3 %
Pengaruh teman	Berpengaruh	23	63,9 %
	Kurang berpengaruh	13	36,1 %
Keberadaan polisi	Tertib saat ada polisi	19	52,8 %
	Tidak tertib saat ada polisi	17	47,2 %
Total		36	100

Berdasarkan analisis unvariat diperoleh hasil responden memiliki tingkat pengetahuan baik sebesar 58,3 %, sikap positif dan negatif memiliki nilai semimbang 50 %, pernah mengalami kecelakaan 47,2%, perilaku teman negatif 58,3 %, perilaku teman sangat berpengaruh di tempat kerja sebesar 63,9 %, dan responden tertib saat berlalu lintas 52,8 %.

**Tabel 2. Hasil analisa uji *Pearson Product Moment* berdasarkan variabel pengetahuan, sikap, riwayat kecelakaan, perilaku teman, pengaruh teman dan keberadaan polisi dengan tindakan tidak aman**

Variabel bebas	Tindakan tidak aman		
	P value	R	keterangan
Pengetahuan	0,960	0,009	Tidak ada hubungan
Sikap	0,008	0,434	Ada hubungan
Riwayat kecelakaan	0,365	0,156	Tidak ada hubungan
Perilaku teman	0,087	0,289	Tidak ada hubungan

Pengatuh teman	0,308	0,175	Tidak ada hubungan
Keberadaan polisi	0,398	0,145	Tidak ada hubungan

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *Pearson Product Moment* didapatkan hasil diantara enam variabel hanya sikap yang memiliki hubungan dengan tindakan tidak aman dengan (*p-value* 0,008 <0,05). Nilai koefisien korelasi sebesar 0,434 dengan tingkat hubungan sedang yang artinya semakin baik sikap seseorang saat bekerja, maka semakin baik juga dalam tindakan atau perilaku dalam bekerja.

## PEMBAHASAN

### 1. Hubungan antara pengetahuan dengan tindakan tidak aman

Pengetahuan yang tidak memadai mengenai adanya risiko, bahaya dan kecelakaan kerja akan membuat pekerja bersikap acuh tak acuh serta melakukan tindakan tidak aman dan merugikan keselamatan dirinya. Apabila penerimaan perilaku baru atau adopsi perilaku melalui proses yang didasari oleh pengetahuan, kesadaran, dan sikap positif maka sikap tersebut akan bersifat lama. Sebaliknya apabila perilaku tidak itu tidak didasari oleh pengetahuan dan kesadaran maka tidak akan berlangsung lama<sup>5</sup>.

Hasil uji *Rank Spearman* terhadap variabel pengetahuan dengan tindakan tidak aman di peroleh hasil nilai *p value* sebesar 0,960 maka  $H_0$  ditolak, sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan tindakan tidak aman. Nilai koefisien korelasi 0,009.

Hasil ini berbeda dengan Yuliasuti Dahlan menyebutkan bahwa hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving* di dapatkan hasil  $p = 0,014$  atau  $p < 0,05$  yang berarti terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada supir bus trayek di terminal malalayang<sup>6</sup>. Faktor penyebab kecelakaan terbesar terdapat pada kesalahan manusia karena kurangnya pengetahuan yang baik.

*Social Learning Theory* menjelaskan bahwa perilaku dapat dilihat dengan berbagai cara jika seseorang menunjukkan perilaku mereka, mereka harus tahu tentang perilaku ini dan mereka memiliki kemampuan untuk melakukan perilaku

tersebut. dari segi individu seseorang akan melakukan perilaku jika memiliki pengetahuan yang benar tentang cara melakukan perilaku tertentu<sup>7</sup>.

## **2. Hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman**

Sikap adalah respon yang tidak teramati secara langsung yang masih tertutup dari seseorang terhadap stimulus atau objek. Sikap lebih mengacu pada kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan bukan pelaksana motif tertentu. Sikap bukan merupakan suatu tindakan, namun merupakan predisposisi tindakan suatu perilaku. Sikap merupakan reaksi tertutup bukan reaksi terbuka<sup>5</sup>.

Berdasarkan hasil uji *Pearson Product Moment* terhadap variabel sikap dengan tindakan tidak aman di peroleh hasil nilai *p value* sebesar 0,008 maka  $H_0$  diterima, sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman dan nilai koefisien korelasi 0,434.

Hasil ini berbeda dengan penelitian Siti Halimah menyebutkan bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman diperoleh nilai *p value* sebesar 0,526. Responden yang berperilaku tidak aman lebih banyak pada responden yang bersikap negatif dari pada yang bersikap positif. Dan terbentuknya sikap tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku<sup>8</sup>.

Manfaat dari perilaku dan sikap positif terhadap perilaku tertentu dan lingkungan sosial akan membuat seseorang memproses sistem kognitif mereka. Ketika seseorang mengingatkan tentang pengalaman mereka tentang perilaku hasil dari kedua diri mereka dan orang lain dengan melihat respon terhadap pertanyaan, "Apakah hasil perilaku dalam hasil yang positif?" perilaku cenderung akan dilakukan<sup>7</sup>.

## **3. Hubungan antara riwayat kecelakaan dengan tindakan tidak aman**

Kecelekaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang dan acak yang bersifat *multy factor*. Yang umumnya didahului oleh suatu situasi di mana satu atau lebih dari pengemudi dianggap gagal menguasai lingkungan jalan (lalu lintas dan lingkungan). Pengertian lainnya menggambarkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang terjadi akibat ketidakmampuan seseorang dalam menterjemahkan informasi dan dan perubahan kondisi lingkungan jalan berllau lintas yang pada giliranya menyebabkan terjadinya tabrakan<sup>9</sup>.

Berdasarkan hasil uji *Pearson Product Moment* terhadap variabel riwayat kecelakaan dengan tindakan tidak aman di peroleh hasil nilai *p value* sebesar



0,365 maka  $H_0$  ditolak, sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan antara riwayat kecelakaan dengan tindakan tidak aman nilai koefisien korelasi sebesar 0,156. Dari hasil data menunjukkan responden pernah mengalami kecelakaan 47,2 %.

Aspek keselamatan dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu kualitas pengemudi, kelayakan kendaraan dan sarana prasarana yang memenuhi standar keselamatan. Jika salah satu komponen ini tidak baik atau tidak memenuhi syarat maka kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas menjadi besar<sup>9</sup>.

#### **4. Hubungan antara perilaku teman dengan tindakan tidak aman**

Perilaku adalah salah satu aspek dari kebudayaan, dan selanjutnya kebudayaan mempunyai pengaruh yang dalam terhadap perilaku. Perilaku manusia adalah keadaan yang seimbang antara kekuatan-kekuatan pendorong (*driving forces*) dan kekuatan-kekuatan penahan (*restining forces*). Selanjutnya perilaku itu dapat berubah apabila terjadi ketidakseimbangan antara kedua kekuatan tersebut di dalam diri seseorang sehingga ada kemungkinan terjadinya perubahan perilaku pada diri seseorang yakni kekuatan-kekuatan pendorong meningkat<sup>10</sup>.

Berdasarkan hasil uji statistik *Pearson Product Moment* terhadap variabel perilaku teman dengan tindakan tidak aman di peroleh hasil nilai *p value* 0,087 maka diartikan tidak ada hubungan antara perilaku teman dengan tindakan tidak aman dan memiliki nilai koefisien korelasi 0,289.

*Social Learning Theory* menjelaskan tentang lingkungan dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Faktor lingkungan dibagi menjadi lingkungan fisik, dan lingkungan sosial, lingkungan sosial termasuk keluarga, teman dan rekan kerja. Dan menjelaskan tentang perilaku sebagai proses pembelajaran terjadi ketika seseorang melihat perilaku orang lain dan mendapatkan motivasi untuk dapat diterima<sup>7</sup>.

#### **5. Hubungan antara pengaruh teman dengan tindakan tidak aman**

Faktor yang paling berpengaruh terhadap perilaku aman setelah peran pengawas atau supervisor adalah peran dari rekan kerja. Peran rekan kerja yang tinggi menunjukkan peluang pekerja untuk berperilaku aman sebesar 6,314 kali dibandingkan pekerja yang mempunyai peran kerja rendah<sup>11</sup>.

Berdasarkan hasil uji *Pearson Product Moment* terhadap variabel pengaruh teman dengan tindakan tidak aman di peroleh hasil nilai *pvalue* sebesar 0,308 maka  $H_0$  ditolak, sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan antara pengaruh teman dengan tindakan tidak aman. dan nilai koefisien korelasi 0,175.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Siti Halimah yang menyebutkan bahwa ada hubungan antara peran rekan kerja dengan tindakan tidak aman dengan nilai *p value* sebesar 0,000. Hal ini disebabkan karena peran rekan kerja penting dalam menjaga dan mengawasi keselamatan diarea kerjanya<sup>8</sup>. Sedangkan dalam penelitian pada supir bus di Terminal Terboyo Semarang memiliki pengaruh teman cenderung lebih besar berpengaruh pada teman di sekitarnya.

Perilaku melalui lingkungan reaksi yang disebut sebagai penguat yang sebenarnya (perilaku penguatan bisa negatif atau positif, memperkuat atau memperlumah) akan berpengaruh terhadap orang jika perilaku yang sama akan terulang di masa depan. Lingkungan menyediakan perilaku positif dan negatif, lingkungan dan situasi yang menyediakan kerangka perilaku. Situasi adalah mental atau kognitif yang dapat mempengaruhi perilaku tertentu faktor yang terkait dengan variabel lingkungan adalah norma sosial, akses masyarakat dan pengaruh orang lain<sup>7</sup>.

#### **6. Hubungan antara keberadaan polisi dengan tindakan tidak aman**

Berdasarkan teori instrumental, faktor eksternal lebih memberikan reinforcement sebagai konsekuensi dari respon yang diberikan. Kepercayaan mematuhi tanda-tanda lalu lintas agar tidak kena tilang dapat dilihat bahwa pengendara bus memiliki keyakinan jika mematuhi tanda-tanda lalu lintas maka akan terhindar dari tilang petugas. Sebaliknya pengendara bus juga memiliki keyakinan bahwa jika melanggar tanda-tanda lalu lintas, maka akan terkena tilang petugas<sup>12</sup>.

Pengendara bus sudah memiliki cukup kesadaran bahwa rambu-rambu lalu lintas harus dipatuhi, namun pengendara bus terpaksa melanggar kerana ada hal yang bersifat eksternal untuk melakukan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas seperti terburu-buru untuk sampai tujuan, pengendara lain yang melaju dengan kecepatan rendah saat lampu hijau, dan banyak minibus yang tiba-tiba

berhenti di pinggir jalan juga tengah jalan untuk menurunkan penumpang ketika padat lalu lintas<sup>13</sup>.

Berdasarkan hasil uji *Pearson Product Moment* terhadap variabel keberadaan polisi dengan tindakan tidak aman di peroleh hasil nilai *pvalue* sebesar 0,398 maka  $H_0$  ditolak, sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan antara keberadaan polisi dengan tindakan tidak aman. dan nilai koefisien korelasi 0,145. Hasil data menunjukkan responden tertib mematuhi rambu-rambu lalu lintas saat ada maupun tidak ada polisi sebesar 52,8 %.

Hasil penelitian ini Dyah Setyowati Ayuningtyas disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang terbalik antara intensi mematuhi tanda-tanda lalu lintas dengan nilai koefisien korelasi sebesar -.561 dan tingkat signifikansi 0,00 artinya semakin tinggi intensi mematuhi tanda-tanda lalu lintas maka semakin rendah tingkah laku melanggar tanda-tanda lalu lintas<sup>13</sup>.

## **SIMPULAN**

1. Responden yang memiliki tingkat pengetahuan baik dalam berkendara sebanyak 21 orang (58,3%). Responden yang memiliki sikap baik dan negatif memiliki hasil yang sebanding berjumlah 18 orang (50 %). Responden yang pernah mengalami kecelakaan sebesar 17 orang (47,2%). Perilaku responden di lingkungan kerja sudah baik dalam berkendara sebesar 21 orang (58,3%). Pengaruh teman di tempat kerja berpengaruh pada supir yang lain sebanyak 23 orang (63,9 %). Responden tertib saat ada polisi atau tidak ada polisi memiliki nilai sebesar 19 orang (52,8 %).
2. Tidak ada hubungan antara pengetahuan, sikap, riwayat kecelakaan, perilaku teman, pengaruh teman dan keberadaan polisi dengan tindakan tidak aman
3. Ada hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman diperoleh nilai *p value* sebesar 0,008.

## **SARAN**

### **Saran untuk supir bus**

Dari hasil penelitian, ada hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman. Untuk meningkatkan sikap perlu adanya motivasi kerja dari manajemen, kemauan untuk bekerja lebih baik dari sebelumnya agar tindakan tidak aman dapat dikurangi, dan peningkatan sikap terhadap merokok dan mengemudi dengan kecepatan tinggi.

### **Saran untuk penelitian lebih lanjut**

Saran untuk penelitian berikutnya, dibutuhkan penelitian tentang manajemen perusahaan bus.

## **DAFTAR PUSTAKA**

1. Mahawati, Eni. Modul Keselamatan Dan Kesehatan Kerja. Universitas Dian Nuswantoro, Semarang. 2008
2. ILO. Accident Prevention, A. Worker's Education Manual International Labour Office. Geneva, Switzerland. Pt.Pustaka Binaman Pressindo. 1998
3. Undang-Undang RI Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ). 2009
4. Rudi. *Pakar Transportasi Kritisi Kinerja Dllaj* [Http:// Gawat! Mesin Tak Layak Tapi Lolos Uji Kir Jadi Penyebab Kecelakaan //Lensaindonesia.Htm](http://Gawat!MesinTakLayakTapiLolosUjiKirJadiPenyebabKecelakaan//Lensaindonesia.Htm), Diakses Pada Tanggal 17 September 2012
5. Notoatmodjo, Soekidjo. Pendidikan Dan Perilaku Kesehatan. Jakarta : PT.Rineka Cipta. 2003
6. Yuliasuti, dahlan. Faktor-faktor yang berhubunagn dengan safety driving pada supir bus trayek manado-amurang di terminal malalayang. FKM : Universitas sam ratulangi. 2013.
7. Bandura, Albert. Social Learning Theory. Prentice Hall Inc : Englewood Cliffs : New Jersey 07632.1977
8. Siti, halimah. Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku aman karyawan di PT.SIM PLANT TAMBUN II. Jakarta : Universitas islam negeri syarif hidayatullah. 2010

9. TRL-UK / Institute of Road Engineering, 1997, *Accident Costs in Indonesia. Road ResearchDevelopment Project*, Report No. RRDP 17, Agency for Research and Development, Bandung, Indonesia.
10. Notoatmodjo, Soekidjo. Pendidikan Dan Perilaku Kesehatan. Jakarta : PT.Rineka Cipta. 2007
11. Karyani. *Faktor-faktor yang berpengaruh pada perilaku aman (safe behavior) di Schlumberger indonesia* tahun. Tesis. FKM UI depok. 2005
12. Fishbein M, Ajzen, I. Belief, attitude, intention and behavior : An Introduction to theory and research. Addison-Wesley : reading massa chusetts.1975.
13. Diah, setyowaty. Hubungan antara intensi mematuhi rambu-rambu lalu lintas dengan perilaku melanggar lalu lintas pada supir bus di jakarta : Jakarta. Universitas Indonesia. 2007