

Faktor yang Berhubungan dengan *Safety Driving* pada Operator *Forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022

Factors Related To Safety Driving For Forklift Operators In PT X Indramayu 2022

Epriati Lestari, Tayong Siti Nurbaeti, Roifatun Nisa

^{1,2,3} Program Studi Kesehatan Masyarakat, Universitas Wiralodra

Email : eprilestari37@gmail.com, t.siti.nurbaeti@gmail.com, yumerosha@gmail.com

Abstrak

Tingkat kesadaran pekerja terkait *safety driving* masih rendah, pekerja masih menyepelekan penggunaan Alat pelindung diri dan kurangnya kesadaran pekerja akan pentingnya K3 saat bekerja. Seperti kasus yang terjadi, dimana operator *forklift* terjatuh karena kelalaian operator tidak menggunakan *safety belt* saat mengoperasikan *forklift*. Penelitian ini bertujuan mengetahui faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi dari penelitian ini sebanyak 30 orang dengan menggunakan Teknik total sampling. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan masa kerja, pengetahuan dengan *Safety Driving* pada Operator *Forklift* (p-value 0,000). Tidak ada hubungan umur, Pendidikan dengan *Safety Driving* pada Operator *Forklift* (p-value 0,919, p-value 0,654). Disarankan untuk operator *forklift* Tidak lagi menyepelekan penggunaan APD lengkap saat bekerja meskipun bekerja di lingkungan kerja yang minim bahaya.

Kata Kunci : Masa Kerja, Pengetahuan, Umur, Pendidikan, *Safety Driving*, Operator *Forklift*

Abstrack

The level of worker awareness regarding safety driving is still low, workers still underestimate the use of personal protective equipment and there is a lack of worker awareness of the importance of K3 when working. As in the case that occurred, where the forklift operator fell due to the operator's negligence in not using a safety belt when operating the forklift. This research aims to determine factors related to safe driving among forklift operators at PT X Indramayu. This research uses quantitative methods with a cross sectional approach. The population of this study was 30 people using total sampling technique. The research results show that there is a relationship between work experience and knowledge with Safety Driving among Forklift Operators (p-value 0.000). There is no relationship between age, education and safety driving among forklift operators (p-value 0.919, p-value 0.654). It is recommended that forklift operators no longer underestimate the use of complete PPE when working, even if they work in a work environment that is minimally dangerous.

Keywords: Work Period, Knowledge, Age, Education, *Safety Driving*, Forklift Operator

Pendahuluan

International Labor Organization (ILO) menyebutkan setiap 15 detik satu pekerja meninggal dunia karena kecelakaan kerja dan 150 lainnya sakit karena pekerjaan.¹ Sementara itu menurut *Health Safety Environment (HSE)* di Inggris menyebutkan sektor industri transportasi dan storage adalah penyumbang terbesar kecelakaan kerja, faktor penyebabnya adalah: *forklift* (811 kasus), mobil pribadi (375 kasus), *container* (370 kasus), dan *hand pallet* (319 kasus).²

Menurut *Indonesia Defensive Driving Center (IDDC)* mengemukakan sebanyak 85% kecelakaan kerja di seluruh dunia disebabkan oleh *human error*. Sedangkan di Indonesia tercatat 97% kasus kecelakaan akibat mengemudi. Kecelakaan pun terjadi karena adanya *human factor* serta *defensive factor*.³

Kepala Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Disnakertrans) Provinsi Jawa Barat Rahmat Taufik Garsadi mengatakan jumlah kasus kecelakaan kerja di wilayah Jawa Barat menurun selama tahun 2021 menjadi 21.176 kasus dibandingkan pada tahun 2020 sebanyak 35.291 kasus di antaranya 26.699 kasus kecelakaan kerja, 7.391 kasus selama tidak mampu bekerja, 930 kasus cacat dan 271 kasus meninggal.⁴ Jumlah kecelakaan kerja di Kabupaten Indramayu pada tahun 2012 terdapat 85 kasus. Sedangkan pada tahun 2013 kasus kecelakaan kerja mencapai 67 kasus dimana kasus tersebut mencakup seluruh kecelakaan kerja baik sektor industri maupun non industri.⁵

Berdasarkan survey pendahuluan berupa observasi dan wawancara pada tanggal 08 Juni 2022 dengan salah satu operator *forklift* di PT X Indramayu, didapatkan beberapainformasi sebagai berikut : Operator terjatuh dari *forklift* dikarenakan kelalaian operator tidak menggunakan *safety belt* saat bekerja dan kurangnya kesadaran operator terkait penggunaan APD. Kejadian operator terjatuh saat pengoperasian *forklift* karena jalan yang terjal diarea kontruksi ditambah kelalaian operator tidak menggunakan *safety belt* sehingga keamanan dalam berkendara kurang. Operator mengatakan penggunaan APD saat bekerja tergantung instruksi pengawas dari PT penyewa dan keadaan lokasi kerja. Jadi, tidak ada kesadaran dari diri sendiri terhadap pentingnya penggunaan APD saat bekerja. Berdasarkan uraian permasalahan diatas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang “faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di pt x indramayu tahun 2022”

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini telah dilaksanakan bulan Agustus Tahun 2022. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh operator *forklift* di PT X Indramayu yang berjumlah 30 orang. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Total Sampling*. Variabel *independent* dalam penelitian ini yaitu umur, pendidikan, masa kerja dan pengetahuan. Variabel *dependent* dalam penelitian ini yaitu *safety driving*. Instrumen penelitian dalam penelitian ini yaitu menggunakan Kuesioner. Analisis penelitian menggunakan uji univariat dan uji bivariat dengan menggunakan uji statistik *Chi-square*.

Hasil Penelitian

A. Analisis Univariat

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Variabel *Safety Driving*, Umur, Pendidikan, Masa Kerja dan Pengetahuan Di PT X Indramayu Tahun 2022

Variabel	n	%
<i>Safety Driving</i>		
Kurang	16	53,3%
Baik	14	46,7%
Umur		
≤ 30 (Muda)	11	36,7%
> 30 (Tua)	19	63,3%
Pendidikan		
Rendah (SD-SMP)	12	40%
Tinggi (SMA/SMK)	18	60%
Masa Kerja		
≤ 5 Tahun	21	70%
> 5 Tahun	9	30%
Pengetahuan		
Kurang	17	56,7%
Baik	13	43,3%

Berdasarkan Tabel 1 tingkat *safety driving* di PT X Indramayu menunjukkan *safety driving* cenderung kurang dengan persentase (53,3%) sebanyak 16 responden, dapat disimpulkan bahwa operator *forklift* di PT X Indramayu masih kurang aman dalam mengoperasikan *forklift*. Pada variabel umur sebanyak 19 responden berumur > 30 tahun dengan persentase (63,3%), tingkat pendidikan di PT X Indramayu lebih banyak berpendidikan tinggi jenjang SMK/SMA sebanyak 18 responden dengan persentase (60%), memiliki masa kerja ≤ 5 tahun dengan persentase (70%) sebanyak 21 responden dan

cenderung berpengetahuan kurang dengan persentase (56,7%) sebanyak 17 responden.

B. Analisis Bivariat

1. Hubungan antara Umur Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Hasil Analisis Statistik dari hubungan umur dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022 dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 2. Hubungan Umur dengan *Safety Driving* pada Operator *Forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

Umur	<i>Safety Driving</i>				Total	<i>p-value</i>
	Kurang		Baik			
	Frekuensi	%	Frekuensi	%		
≤ 30 Muda	6	20%	5	16,7%	11	0,919
> 30 Tua	10	33,3%	9	30%	19	
Total	16	53,3%	14	46,7%	30	

Sumber : Data Primer 2022

Berdasarkan tabel 6 didapatkan hasil *p-value* 0,919 yang berarti $> 0,05$ artinya tidak ada hubungan antara umur dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

2. Hubungan antara Pendidikan Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Hasil Analisis Statistik dari hubungan Pendidikan dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022 dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 3. Hubungan Pendidikan dengan *Safety Driving* pada Operator *Forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

Pendidikan	<i>Safety Driving</i>				Total	<i>p-value</i>
	Kurang		Baik			
	Frekuensi	%	Frekuensi	%		
Rendah	7	23,3%	5	16,7%	12	0,654
Tinggi	9	30%	9	30%	18	
Total	16	53,3%	14	46,7%	30	

Sumber : Data Primer 2022

Berdasarkan tabel 7 didapatkan hasil *p-value* 0,654 yang berarti $> 0,05$ artinya tidak ada hubungan antara pendidikan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

3. Hubungan antara Masa Kerja Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Hasil Analisis Statistik dari hubungan Masa Kerja dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022 dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 4. Hubungan Masa Kerja dengan *Safety Driving* pada Operator *Forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

Masa Kerja	<i>Safety Driving</i>				Total	<i>p-value</i>
	Kurang		Baik			
	Frekuensi	%	Frekuensi	%		
≤ 5 Tahun	16	53,3%	5	16,7%	21	0,000
> 5 Tahun	0	0%	9	30%	9	
Total	16	53,3%	14	46,7%	30	

Sumber : Data Primer 2022

Berdasarkan tabel 8 didapatkan hasil *p-value* 0,000 yang berarti $\leq 0,05$ artinya ada hubungan antara masa kerja dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

4. Hubungan antara Pengetahuan Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Hasil Analisis Statistik dari hubungan Pengetahuan dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022 dapat dilihat dari tabel berikut : **Tabel 5.**

5. Hubungan Pengetahuan dengan *Safety Driving* pada Operator *Forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

Pengetahuan	<i>Safety Driving</i>				Total	<i>p-value</i>
	Kurang		Baik			
	Frekuensi	%	Frekuensi	%		
Kurang	14	46,7%	3	10%	17	0,000
Baik	2	6,6%	11	36,7%	13	
Total	16	53,3%	14	46,7%	30	

Sumber : Data Primer 2022

Berdasarkan tabel 9 didapatkan hasil *p-value* 0,000 yang berarti $\leq 0,05$ artinya ada hubungan antara pengetahuan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022.

Pembahasan

1. Hubungan Umur Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Dari hasil uji statistik didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022 dengan nilai *p-value* 0,919 ($> 0,05$). Hal ini membuktikan bahwa meskipun pekerja berumur > 30 tahun (tua) tidak menjamin *safety driving* baik, karena faktor umur saja tidak cukup untuk mempengaruhi perilaku seseorang. Masih banyak faktor lain yang bisa mempengaruhi *safety driving* seperti pengalaman kerja dan pengetahuan.

Menurut Fara Kaisun menyatakan bahwa umur tidak menjadi patokan seseorang dalam berperilaku. Hal ini dikarenakan seseorang yang berumur tua tidak selalu memiliki pengetahuan dan pengalaman yang banyak.⁶

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen *et al* yang menyatakan bahwa meskipun pengemudi sudah memiliki umur yang lebih matang tetapi masih banyak yang melakukan tindakan tidak aman saat berkendara. Hal ini dikarenakan setiap pengemudi memiliki tingkat pengetahuan, pengalaman dan kesadaran yang berbeda untuk selalu berperilaku dengan baik. Umur > 30 tahun tidak menjamin seseorang memiliki pengalaman baik saat berkendara dan umur tidak menjadi patokan seseorang untuk berperilaku aman, mereka yang memiliki umur > 30 tahun cenderung hanya berhati-hati saja jika tanpa dibarengi dengan pengetahuan serta pengalaman yang dimiliki maka akan berpengaruh terhadap kemampuan berkendara.⁷ Sedangkan hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Sri Wahyuningsih yang menyatakan bahwa umur mempengaruhi perilaku seseorang. Dikatakan bahwa umur > 30 tahun lebih dapat mengontrol kecepatan dan hati-hati dalam mengemudi, memiliki sikap dan semangat yang tinggi untuk keluarga.⁸

2. Hubungan Pendidikan Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Dari hasil uji statistik didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu dengan nilai *p-value* 0,654.

Menurut Yuwono seseorang dengan pendidikan tinggi tidak menjamin berpengetahuan luas jika pengalaman yang dimilikinya masih kurang. Dikarenakan

pendidikan seseorang tidak menjadi tolak ukur dalam berperilaku dengan baik, pengalaman kerja lah yang mempengaruhi tingkat pengetahuan seseorang.⁹

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetya *et al* yang menyatakan bahwa tingkat pendidikan tinggi belum menjamin pengemudi tersebut melakukan tindakan aman saat mengemudi karena pengalaman dan masa kerja lama yang banyak memberikan pembelajaran.¹⁰ Sedangkan hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Waldani yang menyatakan bahwa *safety driving* buruk lebih banyak pada pendidikan rendah dibandingkan dengan pendidikan tinggi. Dapat disimpulkan bahwa seseorang dengan pendidikan tinggi maka tingkat pengetahuan yang dimilikinya juga tinggi, begitupun sebaliknya jika tingkat pendidikan seseorang rendah maka tingkat pengetahuan yang dimilikinya juga rendah.¹¹

3. Hubungan Masa Kerja Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Dari hasil uji statistik didapatkan bahwa ada hubungan antara masa kerja dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu dengan nilai *p-value* 0,000 (< 0,05).

Menurut Prasetya menyatakan bahwa pengalaman mengemudi menjadikan seseorang memiliki pengetahuan dan pengalaman mengenai bagaimana semestinya mengemudi dengan baik.¹² Hal ini sesuai dengan teori Dewar yang menyatakan bahwa pengemudi yang memiliki masa kerja sedikit atau pengemudi yang masih baru, biasanya masih belum mengetahui secara mendalam teknik berkendara dengan aman.¹³

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Rahmadani yang menyatakan bahwa masa kerja mempengaruhi kemampuan dalam mengoperasikan *forklift*.¹⁴ Sejalan juga dengan Ade dan Azimah (2020) yang menyatakan bahwa masa kerja berkendara mempunyai hubungan dengan perilaku *safety driving* karena sopir yang memiliki masa kerja yang lama cenderung lebih berpengalaman dan terampil dibandingkan dengan sopir dengan masa kerja yang lebih sedikit.¹⁵ Sedangkan hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Adiyanto *et al* yang menyatakan bahwa pengemudi yang memiliki masa kerja lama tapi tidak berperilaku *safety driving*. Dikarenakan pengemudi yang memiliki masa kerja yang lama cenderung menyepelekan bahaya – bahaya dan risiko yang mungkin terjadi saat pengemudi tersebut melaksanakan pekerjaannya karena mereka merasa sudah berpengalaman dan mereka berpresepsi bahwa pengemudi tersebut sudah menguasai kendaraan dan medan yang ada di tempat kerja.¹⁶

4. Hubungan Pengetahuan Dengan *Safety Driving* Pada Operator *Forklift* Di PT X Indramayu Tahun 2022.

Dari hasil uji statistik didapatkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu dengan nilai *p-value* 0,000 (\leq 0,05).

Menurut Zulkarnaen *et al*, pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku.¹⁷ Menurut Adinugroho menyatakan semakin tinggi pengetahuan seseorang terhadap sesuatu terutama manfaatnya bagi dirinya sendiri ataupun orang lain maka dengan tingkat pengetahuan atau pemahaman yang tinggi maka akan semakin baik pula perilakunya.¹⁸

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Wahyuni yang menyatakan bahwa operator yang memiliki pengetahuan tentang keselamatan dalam berkendara akan berperilaku baik dalam berkendara. Dalam penelitiannya menunjukkan sebagian besar operator yang memiliki SIO mengetahui dengan baik praktik *safety driving* saat mengoperasikan *forklift*, seperti mengetahui apa yang dimaksud dengan pengertian *safety driving*, perilaku kerja aman, perilaku kerja tidak aman, bahaya dan dampak yang dapat ditimbulkan jika melanggar prosedur kerja yang berlaku.¹⁹ Sejalan juga dengan Faizah yang menyatakan bahwa pengetahuan merupakan bagian dari faktor predisposing untuk

terbentuknya perilaku seseorang. Individu yang mempunyai pengetahuan yang baik tentang K3 akan memiliki pemahaman yang baik pula mengenai pentingnya *Safety* dalam bekerja.²⁰ Sedangkan hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Linda yang artinya tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan *Safety Riding* bahwasannya orang yang memiliki pengetahuan tinggi belum tentu memiliki perilaku yang aman dalam berkendara dikarenakan orang tersebut belum mengaplikasikan pengetahuannya ketika berkendara.²¹

Kesimpulan

1. Sebagian besar operator *forklift* di PT X Indramayu masih kurang *safety driving* yaitu sebanyak 16 responden (53,3%).
2. Sebagian besar operator *forklift* di PT X Indramayu berumur > 30 tahun dengan kategori tua yaitu sebanyak 19 responden (63,3%).
3. Sebagian besar operator *forklift* di PT X Indramayu berpendidikan tinggi (SMK/SMA) yaitu sebanyak 18 responden (60%).
4. Sebagian besar operator *forklift* di PT X Indramayu memiliki masa kerja ≤ 5 tahun yaitu sebanyak 21 responden (70%).
5. Sebagian besar operator *forklift* di PT X Indramayu berpengetahuan kurang yaitu sebanyak 17 responden (56,7%).
6. Tidak ada hubungan antara umur dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022 dengan hasil *p-value* 0,919 ($\alpha > 0,05$)
7. Tidak ada hubungan antara pendidikan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022 dengan hasil *p-value* 0,654 ($\alpha > 0,05$)
8. Ada hubungan antara masa kerja dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022 dengan hasil *p-value* 0,000 ($\alpha \leq 0,05$)
9. Ada hubungan antara pengetahuan dengan *safety driving* pada operator *forklift* di PT X Indramayu Tahun 2022 dengan hasil *p-value* 0,000 ($\alpha \leq 0,05$)

Saran

1. Bagi Perusahaan

Mengadakan pelatihan khusus operator *forklift* untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan pengemudi dalam *safety driving* dan pemasangan poster kesehatan dan keselamatan kerja di tempat-tempat yang mudah dilihat operator dengan tujuan meningkatkan pengetahuan dan kesadaran operator mengenai pentingnya aspek K3 saat bekerja.

2. Bagi operator *forklift*

Tidak lagi menyepelekan penggunaan APD lengkap saat bekerja meskipun bekerja dilingkungan kerja yang minim bahaya.

3. Bagi peneliti lain

Bagi peneliti yang ingin meneliti dengan judul yang sama diharapkan untuk meneliti variabel-variabel lain yang belum diteliti, seperti variabel pengawasan dan sikap pengemudi.

Daftar Pustaka

1. *International Labour Organization*, 2013. *Health and Safety in Work Place for Productivity*. Geneva: International Labour .
2. Health and Safety Experience, 2012. *Workplace Transport in Great Britan*. London: Health and Safety Experience.
3. Abu Bakar, I. 2012. *Manajemen Lalu Lintas: Suatu Pendektan Untuk Mengeloladan Mengendalikan Lalu Lintas*. Jakarta: Trasindo Gastama Media.
4. Garsadi, Rahmat Taufik. 2021. *Data BPJS Ketenagakerjaan Di Jawa Barat Tahun 2019 2020*.

5. Dinas Tenaga kerja dan Transmigrasi 2013. *Data Kecelakaan Kerja Di Kabupaten Indramayu Tahun 2022*. Indramayu.
6. Kaisun, F., 2020. Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan. *Skripsi*. Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
7. Zulkarnaen et al. 2018. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Mobil SKID Tank Di PT X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 06, No 05, Oktober 2018.
8. Wahyuningsih, S. 2020. Hubungan Faktor Internal Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Elf Trayek Indramayu-Cirebon Tahun 2020. *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Wiralodra.
9. Yuwono, A. A. 2017. Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus Di Terminal Tirtonadi. *Naskah Publikasi*.
10. Prasetya, A.B., 2016. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-Surabaya Diterminal Terboyo Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 4, No 3, Juli 2016.
11. Waldani, D., 2021. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pt. Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang – Padang. *Jurnal Ensiklopedia Vol. 3 No.2 Edisi 2 Januari 2021*.
12. Prasetya, Avendika., 2016. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-Surabaya Diterminal Terboyo Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 4, No 3, Juli 2016.
13. Dewar RE. 2007. *Human Factors in Traffic Safety (2nd ed)*. Washington DC:Author.
14. Rahmadani, M.H., 2019. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Operator Forklit Di PT X Tahun 2019. *Skripsi*. Masyarakat Fakultas Ilmu- Ilmu Kesehatan Universitas Esa Unggul.
15. Ade dan Azimah. 2020. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di PT Libra Wisata Transport. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 4, No 1, April 2020.
16. Adiyanto, Dimas. 2021. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor 1. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 09, No 01, Januari 2021.
17. Zulkarnaen et al. 2018. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Mobil SKID Tank Di PT X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 06, No 05, Oktober 2018.
18. Adinugroho, N., et al. 2014. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 02, No 06, Juni 2014.
19. Wahyuni, Ida, et al. 2017. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Safety Driving Pada Operator Forklift Di Area Kerja Warehouse PT X Jakarta. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 5, No 5, Oktober 2017.
20. Faizah. 2017. Faktor yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tanki di PT Bhakti Mingasutama Eretan Kabupaten Indramayu Tahun 2017. *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Wiralodra.
21. Linda.O., et al. 2021. Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Riding Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof DR Hamka Tahun 2021. *Jurnal Environmental Occupational Health And Safety*, Vol 02, No 01, Juli 2021.