



Hubungan pengetahuan, fasilitas sarana, dan dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) pada *driver* pandawa taksi

Esa Ariyandi Mahardika^{a,1}, Machfudz Eko Arianto^{b,1*}

^{a,b} Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Ahmad Dahlan, Jalan Profesor Soepomo, Yogyakarta, Indonesia

¹ Esa.Mahardika@webmail.ikm.uad.ac.id ; ² Machfudz.arianto@ikm.uad.ac.id *

* corresponding author

ARTICLE INFO

Article history

Received: 5 Januari 2022

Revised : 27 Januari 2022

Accepted : 6 Maret 2022

Keywords

Facilities

Family Support

Knowledge

Safety Driving Behavior

ABSTRACT

Safety driving suatu perilaku yang memiliki keterampilan dalam mengemudi aman dengan tujuan untuk meminimalisir serta menghindari adanya insiden lalu lintas. Masalah yang ditemukan pengetahuan *driver* taksi pandawa terhadap perilaku *safety driving* tergolong kurang baik. Hal ini terlihat dari perilaku *driver* yang masih melanggar aturan lalu lintas seperti melaju kecamp dengan kecepatan 80km/jam, menerima panggilan telepon ketika sedang mengemudi, tidak menggunakan *safety belt* dan juga mengalami kecelakaan ringan hingga berat seperti menabrak trotoar, menabrak pohon, bahkan menabrak pengguna jalan lainnya. Mengetahui hubungan perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) pada *driver* Pandawa Taksi. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan rancangan penelitian observasional analitik dengan pendekatan cross sectional. Populasi penelitian adalah *driver* taksi Pandawa berjumlah 60 orang dan menggunakan data primer. Teknik pengambilan sampel menggunakan total sampling dengan instrumen penelitian menggunakan kuesioner. Analisis data menggunakan *chi square test*. Berdasarkan hasil yang didapatkan ada hubungan antara pengetahuan *driver* taksi pandawa dengan perilaku *safety driving* (P-Value 0.000). Fasilitas sarana *driver* terhadap perilaku mengemudi aman sebanyak 31 *driver* (51.7%) yang sesuai. Sehingga ada hubungan antara fasilitas dan sarana terhadap perilaku *safety driving* pada *driver* taksi Pandawa. Hubungan dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* (P-Value 0.016) dinyatakan ada hubungan bermakna antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* pada *driver* taksi Pandawa.

This is an open access article under the [CC-BY-SA](#) license.



How to cite: Mahardika, E.A. & Arianto, M.E. (2022). Hubungan pengetahuan, fasilitas sarana, dan dukungan keluarga dengan perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) pada *driver* pandawa taksi. *Periodicals of Occupational safety and health*. 1 (1).17-23

A. Pendahuluan

Di era globalisasi seperti ini, transportasi memegang peranan yang sangat penting sebagai sarana perhubungan yang dapat memperlancar kegiatan di seluruh sektor untuk mendukung pembangunan bangsa dan negara. Disisi lain selain memberikan dampak positif terkadang transportasi juga memiliki dampak yang negatif seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas dari kecelakaan ringan



hingga kecelakaan berat. Menurut WHO tahun 2018 tercatat setiap tahun 1,35 juta orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas. WHO mengatakan artinya setiap 24 detik terdapat 1 orang kehilangan nyawa akibat kecelakaan lalu lintas. WHO juga menambahkan hanya dalam kurun waktu 3 tahun jumlah korban tewas di jalan raya bertambah 100.000 orang (kompas, 2018). Bisa disimpulkan bahwa kini kecelakaan lalu lintas adalah pembunuh utama manusia pada rentang usia 5 hingga 50 tahun (katadata,2020). Menurut data kepolisian, di Indonesia, rata-rata 3 orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas setiap jamnya. Data tersebut juga menunjukkan bahwa banyak kecelakaan disebabkan oleh berbagai alasan, yaitu: 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu kecelakaan yang berkaitan dengan kemampuan dan kepribadian pengemudi; 9% kecelakaan disebabkan oleh faktor kendaraan (Persyaratan teknik terkait dengan drivability); 30% disebabkan oleh faktor infrastruktur dan lingkungan (Dephub, 2011). Menurut Bappeda Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dalam aplikasi data vertikal Kepolisian Republik Indonesia Daerah Istimewa Yogyakarta jumlah kecelakaan dari tahun 2016 sampai dengan 2019 terus meningkat. Penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia didasari oleh beberapa faktor, yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan sebesar 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49% (BAPPEDA DIY, 2019).

Safety driving adalah perilaku pengemudi yang aman bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. Menurut Presiden Direktur Indonesia Defensive Driving Center (IDDC) mengatakan bahwa *safety driving* merupakan berkendara dengan keterampilan dan masa kerja, berdasarkan pada standar keselamatan berkendara yang berlaku di suatu negara (Rinto,2014). Di Indonesia, mengacu pada Undang-Undang Lalu Lintas terbaru yakni UU No. 22 tahun 2009. Taksi adalah sebuah kendaraan transportasi non-pribadi yang pada umumnya sering ditemukan dengan model mobil berbentuk sedan. Taksi pada umumnya adalah suatu industri di bidang transportasi yang merujuk pada angkutan umum yang mengangkut penumpang dengan kapasitas sedikit. Moda transportasi taksi ini sudah ada di Indonesia sejak tahun 1970-an. Dari sekian banyak pilihan transportasi publik, taksi kerap kali ditemplei dengan citra mewah atau eksklusif dikarenakan taksi memiliki cara tersendiri untuk minakari ongkos perjalanan, yaitu menggunakan alat perhitungan yang bernama argoeter, namun hingga sampai saat ini taxi masih cukup digemari oleh masyarakat. Menurut green menganalisis terdapat 3 faktor penting yaitu faktor predisposisi, faktor pemungkin, dan faktor penguat (Notoatmodjo,2010).

Yogyakarta merupakan salah satu kota dengan *driver* taksi yang melimpah. Padawa taksi berdiri atas nama Koperasi Pandawa yang ditanggung jawabkan oleh Bapak Widodo. Pandawa tasi berdiri sejak tahun 2000-an. Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, masih terdapat *driver* taksi yang tidak memakai *safety belt* dan mengemudi dengan kecepatan diatas 80km/jam, tidak meyalakan lampu sign pada saat menyebrang atau belok. Selain itu dari hasil studi wawancara *driver* taksi Pandawa juga mengalami kecelakaan ringan hingga berat seperti menabrak trotoar, menabrak pohon yang ada di jalanan, menabrak pengguna jalan lainnya, hal tersebut bisa terjadi dikarenakan pengetahuan *driver* yang tidak tau mengenai jarak antar pengendara satu dengan yang lainnya, perilaku saat mengemudi yang tidak memberi tanda sign pada saat belok. hal ini tidak sesuai dengan peraturan UU No 22 tahun 2009. Oleh karena itu peneliti bertujuan menganalisa keterkaitan hubungan antara pengetahuan, fasilitas dan sarana, dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* pada *driver* taksi Pandawa di Yogyakarta.

B. Metode

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif yaitu penelitian yang bersifat deskriptif yang bertujuan untuk mencari hubungan antara sebab-sebab dalam fakta-fakta sosial yang terukur. Untuk rancangan penelitian yang digunakan adalah observasional analitik dengan menggunakan pendekatan *cross sectional*. *Cross sectional* yaitu suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat (*point time approach*). Jenis penelitian ini baik untuk variabel risiko atau sebab (*independent*) maupun variabel terikat (*dependent*) diteliti dalam waktu yang sama (Notoatmodjo, 2012).

C. Hasil dan Pembahasan

1. Hasil

Berikut hasil analisis univariat dan bivariat yang disajikan dalam bentuk tabel.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Pengetahuan Responden Tentang *Safety Driving* di Pandawa Taksi Kota Yogyakarta Tahun 2020.

No.	Kategori Nilai	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
1.	Rendah	18	30.0
2.	Tinggi	42	70.0
	Total	60	100.0

Berdasarkan Tabel 1 diketahui bahwa sebagian besar pengetahuan responden tentang *safety driving* adalah tinggi yaitu sebanyak 42 orang (70.0%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan rendah adalah 18 orang (30.0%).

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Fasilitas dan Sarana Responden Tentang *Safety Driving* di Pandawa Taksi Kota Yogyakarta Tahun 2020.

No.	Kategori Nilai	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
1.	Tidak Sesuai	29	48.3
2.	Sesuai	31	51.7
	Total	60	100.0

Berdasarkan Tabel 2 diketahui bahwa sebagian besar fasilitas dan sarana responden terhadap *safety driving* adalah sesuai yaitu sebanyak 31 orang (51.7%), sedangkan responden yang memiliki fasilitas dan sarana tidak sesuai adalah 29 orang (48.3%).

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Dukungan Keluarga Responden Tentang *Safety Driving* di Pandawa Taksi Kota Yogyakarta Tahun 2020.

No.	Kategori Nilai	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
1.	Rendah	31	51.7
2.	Tinggi	29	48.8
	Total	60	100.0

Berdasarkan Tabel diketahui bahwa sebagian besar dukungan keluarga responden terhadap *safety driving* adalah rendah yaitu sebanyak 31 orang

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Perilaku Responden Tentang *Safety Driving* di Pandawa Taksi Kota Yogyakarta Tahun 2020.

No.	Kategori Nilai	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
1.	Tidak Baik	17	28.3
2.	Baik	43	71.7
	Total	60	100.0

Berdasarkan Tabel 4 diatas dapat diketahui bahwa sebagian besar perilaku responden tentang *safety driving* adalah baik yaitu sebanyak 43 orang (71.7%), sedangkan responden yang memiliki perilaku rendah adalah 17 orang (28.3%).

Tabel 5. Hubungan Antara Pengetahuan Responden Dengan Perilaku *Safety Driving* Pada *Driver* Taksi Pandawa Kota Yogyakarta 2020.

No.	Pengetahuan	Perilaku <i>Safety Driving</i>				Total		P Value	RP (95% CI)
		Tidak Baik		Baik		N	(%)		
		N	(%)	N	(%)				
1.	Rendah	11	61.1	7	38.9	18	100.0	0,000 9.429(2.615-33.998)	
2.	Tinggi	6	14.3	36	85.7	42	100.0		
	Total	17	17.0	43	43.0	60	100.0		

Berdasarkan data Tabel 5 diketahui bahwa terdapat 18 orang yang memiliki pengetahuan rendah, terdapat 11 orang (61.1%) diantaranya memiliki perilaku *safety driving* yang tidak baik dan 7 orang (38.9%) lainnya memiliki perilaku *safety driving* yang baik. Responden yang memiliki pengetahuan yang baik yaitu sebanyak 42 orang, terdapat 6 orang (14.3%) yang memiliki perilaku *safety driving* yang tidak baik dan 36 orang (85.7%) lainnya memiliki perilaku *safety driving* yang baik.

Hasil uji statistik dengan *Chi Square Test* diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,00 (<0,05) yang mempunyai arti ada hubungan bermakna antara pengetahuan responden dengan perilaku *safety driving* pada *driver* Pandawa Taksi di Kota Yogyakarta Tahun 2020.

Tabel 6. Hubungan Antara Fasilitas dan Sarana Responden Dengan Perilaku *Safety Driving* Pada *Driver* Taksi Pandawa Kota Yogyakarta 2020.

No.	Fasilitas dan Sarana	Perilaku <i>Safety Driving</i>				Total		P Value	RP (95% CI)
		Tidak Baik		Baik		N	(%)		
		N	(%)	N	(%)				
1.	Tidak Sesuai	14	48.3	15	51.7	29	100.0	0,001 8.711 (2.157-35.176)	
2.	Sesuai	3	9.7	28	90.3	31	100.0		
	Total	17	28.3	43	71.7	60	100.0		

Berdasarkan data Tabel 6 diketahui bahwa terdapat 29 orang yang memiliki fasilitas dan sarana tidak sesuai, terdapat 14 orang (48.3%) diantaranya memiliki perilaku *safety driving* yang tidak baik dan 15 orang (51.7%) lainnya memiliki perilaku *safety driving* yang baik. Responden yang memiliki fasilitas dan sarana yang sesuai yaitu sebanyak 31 orang, terdapat 3 orang (9.7%) yang memiliki perilaku *safety driving* yang tidak baik dan 43 orang (71.7%) lainnya memiliki perilaku *safety driving* yang baik.

Hasil uji statistik dengan *Chi Square Test* diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,001 (<0,05) yang mempunyai arti ada hubungan bermakna antara fasilitas dan sarana responden dengan perilaku *safety driving* pada *driver* Pandawa Taksi di Kota Yogyakarta Tahun 2020.

Tabel 7. Hubungan Antara Dukungan Keluarga Responden Dengan Perilaku *Safety Driving* Pada *Driver* Taksi Pandawa Kota Yogyakarta 2020.

No.	Pengetahuan	Perilaku <i>Safety Driving</i>				Total		P Value	RP (95% CI)
		Tidak Baik		Baik		N	(%)		
		N	(%)	N	(%)				
1.	Rendah	13	41.9	18	58.1	31	100.0	0,016 (1.263-16.137)	
2.	Tinggi	4	13.8	25	86.2	29	100.0		
	Total	17	28.3	43	71.7	60	100.0		

Berdasarkan data Tabel 7 dapat diketahui bahwa terdapat 31 orang yang memiliki dukungan keluarga rendah, terdapat 13 orang (41.9%) diantaranya memiliki perilaku *safety driving* yang tidak baik dan 18 orang (58.1%) lainnya memiliki perilaku *safety driving* yang baik. Responden yang memiliki dukungan keluarga yang tinggi yaitu sebanyak 29 orang, terdapat 4 orang (13.8%) yang memiliki perilaku *safety driving* yang tidak baik dan 25 orang (86.2%) lainnya memiliki perilaku *safety driving* yang baik.

Hasil uji statistik dengan *Chi Square Test* diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,016 (<0,05) yang mempunyai arti ada hubungan bermakna antara dukungan keluarga responden dengan perilaku *safety driving* pada *driver* Pandawa Taksi di Kota Yogyakarta Tahun 2020.

2. Pembahasan

a. Hubungan antara Pengetahaun dengan Perilaku Safety Driving Pada Driver Pandawa Taksi.

Berdasarkan hasil uji analisis bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety driving pada driver pandawa taksi. Hal ini ditunjukkan dari hasil uji statistik dengan menggunakan Chi Square Test dengan hasil yang diperoleh dari pengumpulan dan pengujian data mengenai pengetahuan responden dengan perilaku safety driving yaitu terdapat 18 orang yang memiliki pengetahuan rendah, terdapat 11 orang (61.1%) diantaranya memiliki perilaku safety driving yang tidak baik dan 7 orang (38.9%) lainnya memiliki perilaku safety driving yang baik. Responden yang memiliki pengetahuan yang baik yaitu sebanyak 42 orang, terdapat 6 orang (14.3%) yang memiliki perilaku safety driving yang tidak baik dan 36 orang (85.7%) lainnya memiliki perilaku safety driving yang baik. Hasil uji statistik dengan Chi Square Test diperoleh nilai p-value sebesar 0,000 ($<0,05$) yang artinya ada hubungan bermakna antara pengetahuan responden dengan perilaku safety driving pada driver taksi pandawa. Risiko dapat dilihat dari nilai Odd Ratio yaitu =9.429 dengan nilai Confident Interval (CI) 95% =2.615-33.998, yang bahwa driver taksi yang memiliki pengetahuan tinggi mempunyai peluang untuk berperilaku safety driving dengan aman dibandingkan dengan driver taksi yang memiliki pengetahuan rendah.

Driver taksi Pandawa memiliki pengetahuan yang tinggi tentang keselamatan mengemudi atau safety driving yang menghasilkan perilaku safety driving yang baik pula. Hal ini disebabkan karena pengalaman berkendara yang mereka miliki selama menjadi seorang driver taksi. Pengalaman mengemudi yang dimiliki driver taksi pandawa membuktikan bahwa pengetahuan tentang cara berkendara aman harus terus di terapkan secara konsisten demi meminimalisir terjadinya kecelakaan lau lintas. Hal ini sesuai dengan teori Green (1980) yang menyatakan bahwa peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku, tetapi pengetahuan sangat penting diberikan sebelum individu melakukan suatu tindakan. Tindakan akan sesuai dengan pengetahuan apabila individu menerima isyarat yang cukup kuat untu memotivasi dirinya untuk bertindak sesuai dengan pengetahuannya (Notoatmodjo, 2010).

b. Hubungan antara Fasilitas dan Sarana dengan Perilaku Safety Driving Pada Driver Pandawa Taksi.

Berdasarkan hasil uji analisis bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan antara fasilitas dan sarana dengan perilaku safety driving. Hal ini ditunjukkan dari hasil uji statistik menggunakan Chi Square Test. Hasil yang diperoleh dari pengumpulan dan pengujian data mengenai fasilitas dan sarana responden terdapat 29 orang yang memiliki fasilitas dan sarana tidak sesuai, terdapat 14 orang (48.3%) diantaranya memiliki perilaku safety driving yang tidak baik dan 15 orang (51.7%) lainnya memiliki perilaku safety driving yang baik. Responden yang memiliki fasilitas dan sarana yang sesuai yaitu sebanyak 31 orang, terdapat 3 orang (9.7%) yang memiliki perilaku safety driving yang tidak baik dan 43 orang (71.7%) lainnya memiliki perilaku safety driving yang baik. Hasil uji statistik yang telah dilakukan diperoleh p-value yang nilainya lebih kecil dari nilai α yaitu $0,001 < 0,05$. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara fasilitas dan sarana dengan perilaku safety driving pada driver taksi pandawa. Risiko dapat di lihat dari Odd Ratio yaitu =8.711 dengan nilai Confident Interval (CI) 95% =2.157-35.176, yang artinya bahwa driver taksi yang memiliki fasilitas dan sarana yang sesuai mempunyai peluang untuk berperilaku safety driving dengan aman dibandingkan dengan driver taksi yang memiliki pengetahuan rendah.

Berdasarkan hasil penelitian driver taksi pandawa memiliki fasilitas dan sarana yang sesuai sehingga menghasilkan perilaku safety driving yang baik pula.hal ini disebabkan karena dari pihak koperasi pandawa taksi yang selalu menanyakan terkait fasilitas dan sarana mobil seperti kelayakan kendaraan sehingga para driver pun mengikuti instruksi untuk mengecek kelayakan kondisi kendaraannya masing-masing. Walaupun ada saat melakukan penelitian terdapat beberapa mobil yang memilikilecet atau cacat pada body mobil tetapi kondisi mesin mobil masih bagus. Hal ini sesuai dengan teori Green (1980) yang menyatakan bahwa kondisi kendaraan merupakan faktor pemungkin atau faktor enabling yang mendukung perubahan perilaku seseorang, dalam hal ini yang dimaksud dengan perilaku adalah perilaku safety driving (Notoatmodjo, 2010). Kondisi kendaraan yang kurang baik menjadikan pengemudi sering memaksakan agar tetap menjalankan kendaraan demi pemenuhan kebutuhan ekonomi sehingga tidak sedikit dari pengemudi mengalami kendala atau masalah ketika berada di jalan raya. Hal ini juga sesuai ooleh peraturan di Indonesia yang mengatur tentang fasilitas dan sarana kendaraan atau kelengkapan berkendara yaitu Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan (LLAJ).

c. *Hubungan antara Dukungan Keluarga dengan Perilaku Safety Driving Pada Driver Pandawa Taksi.*

Berdasarkan hasil uji analisis bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku safety driving. Hal ini ditunjukkan dari hasil uji statistik menggunakan Chi Square Test. Hasil yang diperoleh dari pengumpulan dan pengujian data mengenai sikap responden terdapat 31 orang yang memiliki dukungan keluarga rendah, terdapat 13 orang (41.9%) diantaranya memiliki perilaku safety driving yang tidak baik dan 18 orang (58.1%) lainnya memiliki perilaku safety driving yang baik. Responden yang memiliki dukungan keluarga yang tinggi yaitu sebanyak 29 orang, terdapat 4 orang (13.8%) yang memiliki perilaku safety driving yang tidak baik dan 25 orang (86.2%) lainnya memiliki perilaku safety driving yang baik. Hasil uji statistik yang telah dilakukan diperoleh p-value yang nilainya lebih kecil dari nilai α yaitu $0,016 < 0,05$. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara dukungan keluarga dengan perilaku safety driving pada driver taksi pandawa Risiko dapat di lihat dari Odd Ratio yaitu =4.514 dengan nilai Confident Interval (CI) 95% =1.263-16.137, yang artinya bahwa driver taksi yang memiliki dukungan keluarga yang tinggi mempunyai peluang untuk berperilaku safety driving dengan aman dibandingkan dengan driver taksi yang memiliki pengetahuan rendah.

Driver taksi Pandawa memiliki dukungan keluarga yang tinggi sehingga menghasilkan perilaku mengemudi aman yang baik pula. Hal ini disebabkan karena pada saat melakukan penelitian dan melakukan wawancara driver taksi panda kerap kali menceritakan kegiatannya sehari-hari oleh anggota keluarganya masing-masing. Selain itu dari informasi yang didapatkan selama penelitian bahwa anggota keluarga dari driver taksi Pandawa turut memberi dukungan terhadap driver tersebut untuk selalu berhati-hati dalam bekerja yakni mengendarai dengan aman. Bentuk komunikasi antar sesama anggota keluarga sangatlah penting dalam menciptakan perilaku mengemudi aman, dengan adanya komunikasi yang baik antar sesama keluarga maka hal tersebut dapat menciptakan dukungan dari keluarga terhadap driver dalam melaksanakan pekerjaannya salah satunya berkendara dengan hati-hati dan juga aman. Hal ini juga sejalan dalam teori Smet (1994) yang mengatakan bahwa salah satu dukungan keluarga yaitu dukungan informatif yakni dukungan untuk mempengaruhi suatu tindakan seperti pemberian nasihat, petunjuk, saran, maupun umpan balik (Rukfiati, 2010).

Berdasarkan uji statistik yang telah dilakukan pada 3 variabel bebas (pengetahuan, fasilitas dan sarana, dukungan keluarga), maupun variabel terikat (perilaku safety driving) diperoleh tiga variabel yang berpengaruh secara statistik maupun biologi terhadap safety driving yaitu pengetahuan fasilitas dan sarana, dukungan keluarga. Seorang pengendara hendaknya selalu memiliki pengetahuan, fasilitas serta dukungan dari keluarga yang baik terhadap bagaimana dia akan berkendara di jalan raya, karena hal ini akan berdampak langsung pada cara orang tersebut berkendara, perilaku berkendara yang tidak baik tentu akan menyebabkan risiko yang lebih tinggi untuk terjadinya kecelakaan dibandingkan dengan mereka yang memiliki perilaku mengemudi aman yang baik. Terlebih lagi bagi para driver taksi pandawa dimana mereka tidak hanya mengemudi untuk kepentingan keselamatan diri mereka sendiri saja, namun juga harus memikirkan keselamatan dari penumpang mereka.

D. Kesimpulan

Kesimpulan dalam penelitian, maka dapat diperoleh beberapa kesimpulan antara lain terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada *driver* taksi pandawa (P -Value = 0.000, 95%CI : (2.615-33.998) .Terdapat hubungan antara fasilitas dan sarana dengan perilaku *safety driving* pada *driver* taksi pandawa (P -Value = 0,002, 95%CI : (2.517-35.176). Terdapat hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* pada *driver* taksi pandawa (P -Value = 0.016, 95%CI : (1.263-16.137).

DAFTAR PUSTAKA

- Bappeda, DIY. (2019). "Aplikasi Data Vertikal Kepolisian Republik Indonesia Daerah Istimewa Yogyakarta." Bappeda JogjaProv. Desember. Accessed Maret 20, 2020.http://bappeda.jogjaprov.go.id/dataku/data_dasar/cetak/548-data-kecelakaan-dan-pelanggaran-lalu-lintas.

- Dephub, R. I. (2011). *Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian*. Jakarta: Pusat Komunikasi Publik. Diakses melalui <http://www.dephu.go.id> tanggal, 20.
- Dkatadata. (2017). "Sepanjang 2017 Terjadi 98 Ribu Kali Kecelakaan Lalu Lintas." Dkatadata.co.id. Accessed Januari 8, 2020. <https://databoks.katadata.co.id>.
- Febrina, N. E., Kurniawan, B., & Ekawati, E. (2016). Analisis Kesiapsiagaan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Pribadi Di Rute Tol Cipali (Cikopo–Palimanan). *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 4(4), 717-722.
- Hakim, L., & Nuqul, F. L. (2011). Analisa sikap terhadap aturan lalu-lintas pada komunitas bermotor. *Jurnal Psikologi Indonesia*, 8(2), 93-103.
- Heinrich, H., & Peterson, D. (1980). *Roos N. Industrial Accident Prevention*. New York: Mc. Grow Hill Book Company.
- International Kompas. (2018). "WHO Kecelakaan Lalu Lintas". Diakses 8 Juli 2020. <https://internasional.kompas.com/read/2018/12/07/13032721/who-tia24-detik-satu-orang-tewas-akibat-kecelakaan-lalu-lintas?page=all> (accessed Juli 20, 2020)
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi, R. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy*, 1(2), 91-99.
- Notoatmodjo. (2010). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmodjo. (2012). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Puspitasari, A. D. (2013). *Hubungan antara faktor pengemudi dan faktor lingkungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa fkm unair tahun 2013 (Doctoral dissertation, Universitas Airlangga)*.
- Puteri, A. D. (2020). Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada supir travel di pt. Libra wisata transport. Prepotif: *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4(1), 1-10.
- Rinto, R. (2014). *Tertib Berlalu Lintas*. Yogyakarta. Shafa Media.
- Rifal, A. D. C. (2015). Faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus (studi pada bus po jember indah trayek jember-situbondo).
- Rukfiati, D. A. (2010). *Hubungan umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga, dukungan teman kerja, dengan praktik safety riding pada karyawan bisnis development representatif (BDR) (Doctoral dissertation, Diponegoro University)*.
- No, U. U. (22). *tahun 2019 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta, Republik Indonesia.