

Analisis Hubungan *Safety Climate* terhadap *Driver Behavior* Operator *Forklift* pada Perusahaan Manufaktur

Ahmad Fatihul Azzam¹, Dewi Kurniasih², Farizi Rachman³

¹⁾ Program Studi Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

²⁾ Program Studi Magister Teknik Keselamatan dan Resiko, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

³⁾ Program Studi Teknik Desain dan Manufaktur, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya
Jl. Teknik Kimia, Keputih, Sukolilo, Surabaya, Indonesia

Email: afazzam923@gmail.com

ABSTRAK

Forklift merupakan kendaraan bongkar muat dengan jumlah *near miss* terbanyak yang disebabkan oleh *human error* dan dikategorikan sebagai *unsafe behavior*. *Driver behavior* yang berkaitan dengan *safety climate* pada perusahaan manufaktur yang ada dalam hal ini ialah operator *forklift*. Dalam penelitian ini, *safety climate* dibagi menjadi 6 variabel, yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, peraturan keselamatan, dan persepsi risiko. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara *safety climate* dengan *driver behavior* pada operator *forklift* perusahaan manufaktur. Data dikumpulkan menggunakan instrumen kuesioner dengan jumlah sampel sebanyak 37 orang. Pengujian hubungan menggunakan metode uji *pearson product moment correlation*. Hasil menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara komunikasi dan prosedur dengan kriteria korelasi sedang (*p-value* = 0.544), tekanan pekerjaan dengan kriteria korelasi kuat (*p-value* = 0.642), komitmen manajemen dengan kriteria korelasi kuat (*p-value* = 0.762), hubungan dengan kriteria korelasi kuat (*p-value* = 0.712), peraturan keselamatan dengan kriteria korelasi kuat (*p-value* = 0.607), dan persepsi risiko dengan kriteria korelasi sedang (*p-value* = 0.544) dengan *driver behavior*. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, peraturan keselamatan, dan persepsi risiko dengan *driver behavior*.

Kata kunci: Analisis, *Forklift*, Hubungan, *Safety Climate*, *Driver Behavior*.

ABSTRACT

*Forklifts are loading and unloading vehicles that have recorded the highest number of near-miss incidents, primarily caused by human error and classified as unsafe behavior. In this context, driver behavior associated with the safety climate within the manufacturing company refers specifically to forklift operators. This study divides the safety climate into six variables: communication and procedures, job pressure, management commitment, relationships, safety regulations, and risk perception. The aim of this research is to analyze the relationship between safety climate and driver behavior among forklift operators in a manufacturing company. Data were collected using a questionnaire instrument with a total sample of 37 participants. The relationship was examined using the Pearson Product Moment Correlation test. The results show that communication and procedures have a moderate correlation with driver behavior (*p-value* = 0.544), while job pressure (*p-value* = 0.642), management commitment (*p-value* = 0.762), relationships (*p-value* = 0.712), and safety regulations (*p-value* = 0.607) show strong correlations. Risk perception also shows a moderate correlation (*p-value* = 0.544). These findings indicate that all six safety climate variables—communication and procedures, job pressure, management commitment, relationships, safety regulations, and risk perception—are significantly related to driver behavior.*

Keywords: Analysis, *Forklift*, Relationship, *Safety Climate*, *Driver Behavior*.

Pendahuluan

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) memegang peranan krusial dalam dunia industri karena bertujuan untuk melindungi tenaga kerja dari adanya potensi kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Berdasarkan data dari (Kementerian Ketenagakerjaan, 2024), tercatat sebanyak 370.747 kasus kecelakaan kerja terjadi di Indonesia sepanjang tahun 2023. K3 menjadi perhatian utama perusahaan manufaktur karena lingkungan kerja yang berisiko tinggi. Dalam sektor manufaktur, perhatian terhadap K3 menjadi sangat penting mengingat adanya tingkat risiko tinggi pada lingkungan kerja. Oleh karena itu, komitmen perusahaan dalam menjaga keselamatan seluruh aset merupakan langkah awal yang strategis untuk meningkatkan mutu produk dan layanan dengan sasaran utama mencapai *zero accident*. Salah satu fokus utama dalam mencapai tujuan tersebut adalah pengelolaan penggunaan *forklift* sebagai alat berat yang memiliki potensi bahaya signifikan dan memerlukan pengawasan ketat dari manajemen perusahaan.

Penggunaan *forklift* sebagai bagian dari aktivitas pendukung proses produksi menjadikannya salah satu alat berat yang paling sering terlibat dalam insiden kecelakaan di lingkungan industri manufaktur. Kecelakaan yang melibatkan *forklift* umumnya disebabkan oleh faktor seperti kesalahan operator, kurangnya pelatihan yang memadai, serta penerapan prosedur keselamatan yang belum optimal. Berdasarkan data dari Occupational Safety and Health Association (2024), kecelakaan kerja yang berkaitan dengan *forklift* menyebabkan antara 75 hingga 95 kematian setiap tahunnya, serta 8.000 hingga 9.000 kasus cedera serius yang mengakibatkan pekerja harus absen (*lost time injury*). Sementara itu, data internal perusahaan manufaktur tahun 2024 menunjukkan terdapat 13 kasus *near miss*, di mana sebanyak 9 kasus terjadi di area logistik dan melibatkan aktivitas penggunaan *forklift*.

Heinrich mengungkapkan bahwa 88% kecelakaan kerja disebabkan karena adanya tindakan tidak aman (*unsafe action*), 10% disebabkan oleh lingkungan kerja yang tidak aman (*unsafe condition*), dan sisanya sebesar 2% merupakan kejadian yang tidak dapat diperkirakan (Huda *et al.*, 2021). Berdasarkan data perusahaan manufaktur tahun 2024, terdapat sejumlah perilaku tidak aman (*unsafe behavior*) di area logistik yang menjadi perhatian serius bagi manajemen. Mengacu pada data internal, indeks perilaku aman (*safety behavior index*) pada tahun tersebut tercatat sebesar 15%. Menurut klasifikasi yang dikemukakan oleh Rahman dan Dwiyanti (2020), tingkat *safety behavior index* dibagi menjadi tiga kategori, yaitu: "baik" untuk nilai di atas 85%, "cukup" untuk rentang antara 60% hingga 84,9%, dan "buruk" untuk nilai di bawah 59,9%.

Safety climate adalah gambaran keyakinan karyawan yang terikat dengan masalah keselamatan dalam bekerja. Menurut Imran *et al.* (2019), iklim organisasi digambarkan sebagai suasana psikologis suatu organisasi yang dibentuk oleh pengalaman dan kesadaran para anggotanya. Iklim organisasi mencerminkan perasaan karyawan ketika bekerja dalam menghadapi kondisi pekerjaan setiap hari. Menurut Restuputri, Rifdah, dan Masudin (2024), *safety climate* mengacu pada persepsi dan sikap karyawan secara menyeluruh terhadap keselamatan kerja. Menurut Rundmo & Iversen (2004), persepsi pekerja terhadap risiko menjadi salah

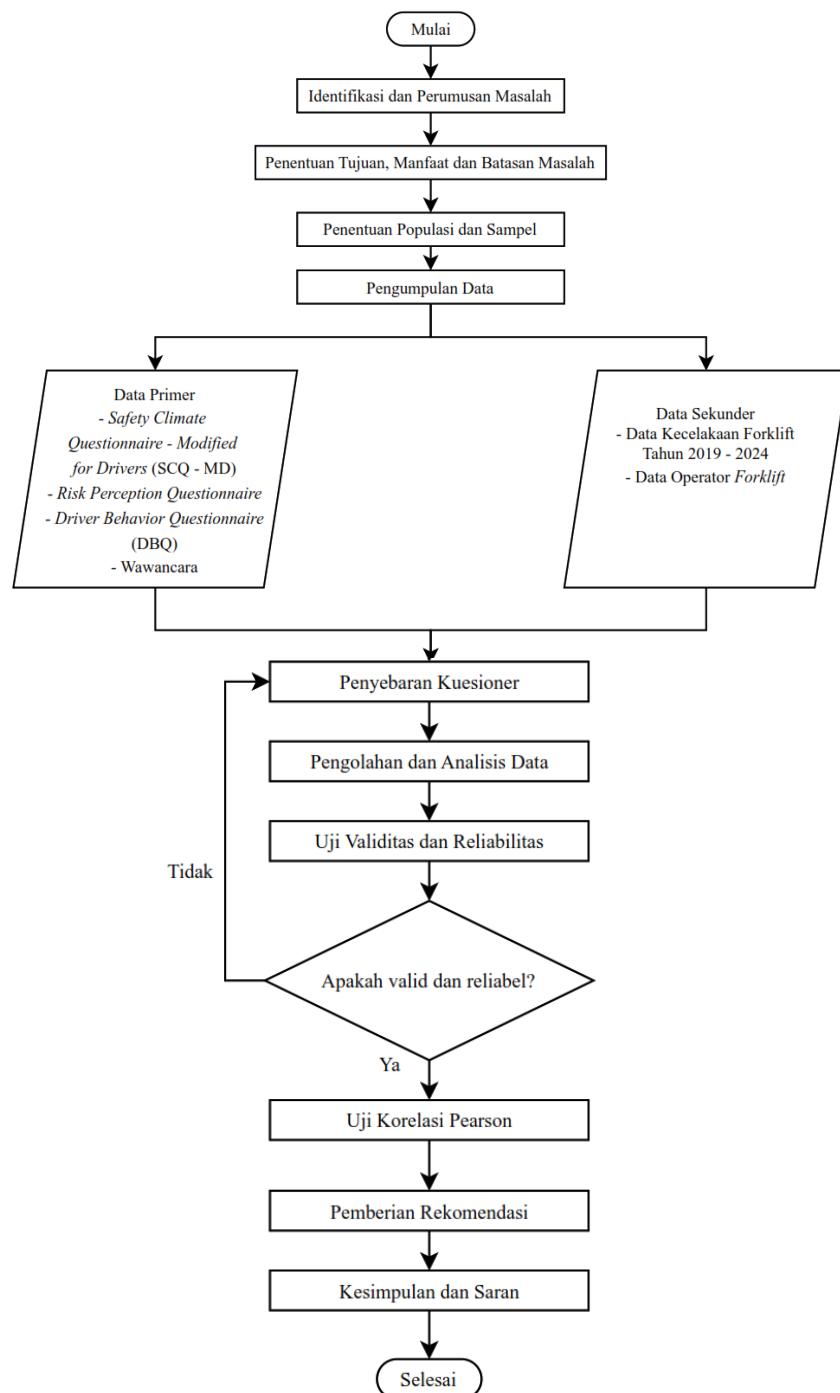
satu dimensi *safety climate* dengan pengaruh besar dikarenakan dapat memengaruhi *safety behavior* pekerja.

Driver behavior adalah aspek penting dalam keselamatan dan efektivitas berkendara. *Driver behavior* mencerminkan karakter seseorang ketika mengemudi, dan mencerminkan respons pengemudi terhadap lingkungan jalan dan keselamatan mengemudi secara tidak langsung (Du et al., 2023). *Driver behavior* mencakup banyak aspek, seperti pemahaman akan kondisi lalu lintas, bentuk keputusan yang diambil, cara pengoperasian kendaraan, dan bahaya penggunaan ponsel yang mencerminkan perilaku kerja aman. Perilaku aman lebih lanjut dijelaskan sebagai tindakan atau perbuatan dari seseorang atau beberapa tenaga kerja yang memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan terhadap tenaga kerja (Hafrida & Seprianto, 2020). Dalam menerapkan *safety behavior* yang baik, K3 di perusahaan manufaktur sering kali dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk kebijakan perusahaan, pelatihan karyawan, serta perilaku pekerja yang ada (Septiawan et al., 2018). Salah satu pendekatan untuk menganalisis perilaku ini adalah melalui pengukuran *safety climate* di tempat kerja. *Safety climate* merujuk pada persepsi bersama di antara pekerja tentang pentingnya K3 dalam organisasi. Hasil penelitian Sunarto, Prastawa, dan Adi (2018), menunjukkan bahwa perusahaan dengan *safety climate* yang baik cenderung memiliki tingkat kecelakaan yang rendah.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode uji *pearson product moment correlation* untuk menganalisis hubungan antar variabel. Sampel dipilih menggunakan teknik *total sampling*, melibatkan seluruh populasi yang ada, yaitu 37 operator *forklift* pada area *warehouse* perusahaan manufaktur. Data dikumpulkan melalui kuesioner dengan jumlah item pernyataan terkait *safety climate* sebanyak 40 item pernyataan dengan menggunakan kuesioner *Safety Climate Questionnaire – Modified for Drivers* (SCQ-MD) oleh Wills et al. (2005) dan *driver behavior* sebanyak 29 item pernyataan dengan menggunakan kuesioner *Driver Behavior Questionnaire* (DBQ) oleh (Wills et al., 2006). Pengukuran kuesioner dilakukan dengan menggunakan skala Likert. Selanjutnya, teknik analisis data pada penelitian ini melalui uji instrumen yaitu dengan melakukan uji validitas dan uji reliabilitas. Setelah melakukan pengujian validitas dan reliabilitas, uji hubungan kemudian dianalisis menggunakan uji *pearson product moment correlation* untuk mengidentifikasi hubungan antar variabel.

Urutan langkah kerja pada penelitian ini disajikan pada Gambar 1 berikut.



Gambar 1. *Flow Chart* Penelitian

Hasil dan Pembahasan

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis hubungan *safety climate* yang terdiri dari komunikasi dan prosedur (X1), tekanan pekerjaan (X2), komitmen manajemen (X3), hubungan (X4), peraturan keselamatan (X5), dan persepsi risiko (X6) dengan *driver behavior* (Y) menggunakan uji *pearson product moment correlation* yang

diolah dengan *software* pengolahan data statistik. Sebelum melakukan uji *pearson product moment correlation*, dilakukan uji validitas. Uji validitas ini dilakukan dengan menggunakan *software* pengolahan data statistik.

Hasil uji validitas menunjukkan bahwa instrumen penelitian pada variabel komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, peraturan keselamatan, persepsi risiko, dan *driver behavior* valid dengan nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$ (0.3240) dan nilai signifikansi kurang dari (0.05). Kemudian, dilakukan uji reliabilitas untuk instrumen penelitian dengan nilai *cronbach's alpha* ≥ 0.6 (Ananda & Fadhli, 2018). Didapatkan hasil nilai *cronbach's alpha* pada variabel komunikasi dan prosedur (0.928), tekanan pekerjaan (0.912), komitmen manajemen (0.881), hubungan (0.820), peraturan keselamatan (0.798), persepsi risiko (0.893), dan *driver behavior* (0.975) yang berarti seluruh alat ukur reliabel.

Setelah dilakukan pengujian validitas dan reliabilitas, maka dilanjutkan dengan uji hubungan dengan menggunakan uji *pearson product moment correlation*. Menurut Sari, Hadiati dan Sihotang (2023) Uji *pearson product moment correlation* digunakan untuk menguji hipotesis asosiatif atau uji hubungan antar variabel dimana skala data yang digunakan adalah interval atau rasio (uji parametrik).

Tabel 1. Hasil uji hubungan variabel *safety climate* terhadap *driver behavior*

Variabel	Correlations				Keterangan
	Pearson correlation	Sig. (2-tailed)	N		
Komunikasi dan prosedur	0,544	0.000	37	Berhubungan	
Tekanan pekerjaan	0,642	0.000	37	Berhubungan	
Komitmen manajemen	0,762	0.000	37	Berhubungan	
Hubungan	0,712	0.000	37	Berhubungan	
Peraturan keselamatan	0,607	0.000	37	Berhubungan	
Persepsi risiko	0,544	0.000	37	Berhubungan	
<i>Driver behavior</i>	1				

Hasil analisis koefisien korelasi pada Tabel 1 menunjukkan bahwa variabel komunikasi dan prosedur sebesar (0,544), tekanan pekerjaan sebesar (0,642), komitmen manajemen sebesar (0,762), hubungan sebesar (0,712), peraturan keselamatan sebesar (0,607), persepsi risiko sebesar (0,544). Nilai signifikansi pada variabel komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, peraturan keselamatan, dan persepsi risiko operator *forklift* adalah (0,000) atau $p\text{-value} < 0,05$, yang mengindikasikan adanya hubungan yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Dari seluruh variabel independen yang dianalisis, terdapat empat variabel yang menunjukkan tingkat korelasi kuat (berada dalam rentang 0,60 – 0,799), yaitu tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, dan peraturan keselamatan. Sementara itu, dua variabel lainnya yaitu komunikasi dan prosedur serta persepsi risiko termasuk dalam kategori korelasi sedang (dengan nilai antara 0,40 – 0,599).

Berdasarkan hasil uji statistik antara penerapan komunikasi dan prosedur (X_1) dan *driver behavior* diperoleh nilai signifikansi 0,000 ($p\text{-value}<0,05$) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara penerapan komunikasi dan prosedur dengan *driver behavior* pada operator *forklift* perusahaan manufaktur. Prosedur kerja

menjadi pedoman kepada operator dalam menentukan aktivitas yang harus dilakukan guna memberikan kenyamanan dan keamanan kepada pekerja ketika akan melakukan suatu pekerjaan tertentu. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yuliani *et al.* (2021) dan (Pakaya *et al.*, 2024) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara prosedur K3 dan *safety behavior*. Namun, penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh (Rosita *et al.*, 2025) dan (Nurhayati, 2018) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara komunikasi dengan *safety behavior*.

Terdapat hubungan kuat antara tekanan pekerjaan (X1) dan *driver behavior* dengan nilai signifikansi 0,000 (*p-value*<0,05) pada operator *forklift* perusahaan manufaktur. Tekanan kerja pada operator *forklift* dapat dipicu karena lingkungan kerja yang memiliki potensi untuk menimbulkan stress kerja secara mental maupun fisik. Tekanan pekerjaan dapat berdampak pada penurunan kualitas dan kuantitas pekerja dalam melaksanakan pekerjaan di lapangan. Maka dari itu, perlu adanya perhatian khusus oleh manajemen terhadap tekanan pekerjaan yang ada pada perusahaan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Lating *et al.*, 2023) dan (Joddy *et al.*, 2022) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara tekanan kerja dengan *safety behavior*. Namun, penelitian ini bertentangan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Sri Anjani & Widajati, 2022).

Komitmen manajemen (X3) pada penelitian ini memiliki hubungan kuat dengan *driver behavior* (Y) dengan nilai signifikansi 0,000 (*p-value*<0,05). Komitmen manajemen yang baik dapat dilihat pada adanya prosedur dan program keselamatan yang telah terlaksana dengan baik pada perusahaan manufaktur. Adanya kesadaran pihak manajemen dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman dapat meningkatkan perilaku pekerja untuk menerapkan perilaku keselamatan. Hasil penelitian ini selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh (Kumala & Ramdhani, 2021) dan (Nafisa & Lubis, 2023) yang menyatakan bahwa prioritas dan komitmen manajemen berhubungan dengan perilaku selamat.

Berdasarkan hasil uji statistik antara hubungan (X4) dan *driver behavior* (Y) diperoleh nilai signifikansi 0,000 (*p-value*<0,05) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara hubungan manajemen pada pekerja dengan *driver behavior* pada operator *forklift* perusahaan manufaktur. Keterlibatan pekerja mengacu pada tingkat keterikatan emosional, kognitif, dan perilaku pekerja terhadap pekerjaannya serta organisasi tempat mereka bekerja. Dalam konteks keselamatan kerja, keterlibatan ini mencerminkan sejauh mana pekerja merasa memiliki tanggung jawab terhadap terciptanya lingkungan kerja yang aman dan bebas dari kecelakaan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Hanifah, 2025) dan (Sundari *et al.*, 2025) yang menyatakan bahwa *safety leadership* yang dijelaskan sebagai hubungan manajemen terhadap pekerja berhubungan dengan *safety behavior*.

Persepsi risiko (X6) pada penelitian ini memiliki hubungan dengan *driver behavior* (Y) yang menunjukkan nilai signifikansi 0,000 (*p-value*<0,05). Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Wiranatha *et al.*, 2021) dan (Cahyani *et al.*, 2024) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara persepsi risiko dan perilaku keselamatan berkendara. Persepsi risiko mengacu pada sejauh mana seseorang mampu mengenali, menilai, dan menyadari potensi bahaya yang melekat pada suatu aktivitas atau kondisi kerja. Dalam konteks pengoperasian *forklift*,

persepsi ini mencakup penilaian terhadap situasi seperti kecepatan kendaraan, kestabilan muatan, kondisi lintasan, hingga keberadaan pekerja lain di area kerja.

Simpulan

Berdasarkan hasil uji *pearson product moment correlation* yang telah dilakukan untuk menjawab tujuan penelitian, maka dapat diambil kesimpulan yaitu variabel *safety climate* berupa komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, peraturan keselamatan, dan persepsi risiko memiliki hubungan dengan *driver behavior*. Rekomendasi yang dapat diberikan yaitu diadakan *safety briefing* sebelum operator melaksanakan pekerjaan, pelatihan operator dilakukan pada tiap periode tertentu seperti 1 tahun sekali, pemberian *reward* dan *punishment* sebagai bentuk komitmen pada Keselamatan dan Kesehatan Kerja di perusahaan.

Daftar Pustaka

- Ananda, R., & Fadhli, M. (2018). *STATISTIK PENDIDIKAN: Teori dan Praktik dalam Pendidikan* (S. Saleh (ed.)). CV. Widya Puspita.
- Cahyani, D. A., Noeryanto, & Ramdan, M. (2024). Hubungan Antara Persepsi Dengan Perilaku Tidak Aman Pekerja Pada Bagian Produksi Di Pt. Mulia Perdana Mupeco Denisa. *Keselamatan, Kesehatan Kerja Dan Lindungan Lingkungan*, 10(1), 1–14. [https://doi.org/10.1016/j.biotechadv.2018.09.003%0A](https://doi.org/10.1016/j.biotechadv.2018.09.003)
- Du, Z., Deng, M., Lyu, N., & Wang, Y. (2023). A review of road safety evaluation methods based on driving behavior. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 10(5), 743–761. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2023.07.005>
- Hafrida, E., & Seprianto, W. (2020). Pengaruh Karakteristik Individu Terhadap Perilaku Kerja Aman pada Pekerja di PT. Karya Muda Belia. *Jurnal Unitek*, 12(2), 88–97. <https://doi.org/10.52072/unitek.v12i2.51>
- Hanifah, S. Y. (2025). *Hubungan Safety Leadership Terhadap Safety Behavior Pekerja Metal Working Pt Inka (Persero)*. 5, 622–634. <https://doi.org/https://doi.org/10.33024/mahesa.v5i2.16639>
- Huda, N., Fitri, A. M., Buntara, A., & Utari, D. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Terjadinya Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Proyek Pembangunan Gedung Di Pt. X Tahun 2020. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 9(5), 652–659. <https://doi.org/10.14710/jkm.v9i5.30588>
- Imran, R., Saeed, T., Ul-Haq, A., & Fatima, A. (2019). Organizational Climate as a Predictor of Organizational Practices. *Psychological Reports*, 40(3_suppl), 1191–1199. <https://doi.org/10.2466/pr.0.1977.40.3c.1191>
- Joddy, S. A., Wahyuni, I., & Kurniawan, B. (2022). Hubungan Antara Perilaku Safety Riding Dan Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 10(2), 213–218. <https://doi.org/10.14710/jkm.v10i2.32689>
- Kemnaker. (2024). *Kecelakaan Kerja Tahun 2023*. 2024. <https://satudata.kemnaker.go.id/data/kumpulan-data/1728>
- Kumala, C. M., & Ramdhan, D. H. (2021). Hubungan Antara Iklim Keselamatan dengan Perilaku Keselamatan pada Pekerja Proyek PLN PUSMAPRO PST JATENG I. *National Journal of Occupational Health and Safety*, 2(1). <https://doi.org/10.59230/njohs.v2i1.5247>
- Lating, Z., Pawa, I. D., & Fataruba, I. (2023). Hubungan Stres Kerja dengan Kecelakaan Kerja pada Pekerja di Bagian Pemanen Kelapa Sawit di PT. X di Desa Gale-Gale Kabupaten Maluku Tengah Provinsi Maluku. *Jurnal Mahasiswa*

- Ilmu Farmasi Dan Kesehatan*, 1(1), 17–26. <https://jurnal.stikes-ibnusina.ac.id/index.php/jumkes/article/view/165>
- Nafisa, G. S., & Lubis, S. R. H. (2023). Hubungan Iklim Keselamatan Dengan Perilaku Selamat Pada Pekerja. *Journal of Religion and Public Health*, 5(2), 90–100. <https://doi.org/10.15408/jrph.v5i2.37111>
- Nurhayati, D. (2018). Hubungan Antara Faktor Pembentuk Budaya Keselamatan Kerja dengan Safety Behaviour pada Pekerja di PT. Pertamina (Persero) Terminal BBM Banjarmasin Tahun 2018. *Tesis*, 1–7.
- OSHA. (2024). *5 Most Common Forklift Accidents and How to Prevent Them*. 2024. <https://www.osha.com/blog/5-most-common-forklift-accidents-and-how-to-prevent-them>
- Pakaya, N., Jusuf, H., & Mahdang, A. P. (2024). Hubungan Faktor Pengawasan K3 dan SOP K3 dengan Penerapan Safety Behavior pada Pekerja Bagian Produksi di PT. Charoen Pokphand Indonesia. *Jurnal Kolaboratif Sains*, 7(7), 2370–2376. <https://doi.org/10.56338/jks.v7i7.5598>
- Rahman, A. V., & Dwiyanti, E. (2020). The Analysis of Worker Safe Behaviour based on the Antecedent Behaviour Consequence (ABC) Behaviour Model. *Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 9(3), 309–317. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v9i3.2020.309-317>
- Restuputri, D. P., Rifdah, N. T., & Masudin, I. (2024). *Membangun Iklim Keselamatan Kerja* (1st ed.). Universitas Muhammadiyah Malang.
- Rosita, S., Aziza, N., & Arisandi, W. (2025). *Hubungan Faktor Pembentuk Budaya Keselamatan Kerja Terhadap Safety Behavior di Rumah Sakit*. 6604(2), 153–164.
- Rundmo, T., & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, 42(1), 1–21. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(02\)00047-4](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(02)00047-4)
- Sari, F. M., Hadiati, R. N., & Sihotang, W. P. (2023). Analisis korelasi pearson jumlah penduduk dengan jumlah kendaraan bermotor di provinsi Jambi. *Multi Proximity: Jurnal Statistika Universitas Jambi*, 2(1), 39–44.
- Septiawan, A., Rosydhah, B. M., & Rachman, F. (2018). *Pengaruh Iklim Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan Di Perusahaan Pembuatan Besi Beton*. 2581, 569–574.
- Sri Anjani, S. S., & Widajati, N. (2022). Hubungan Stress Kerja Dengan Unsafe Action Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat. *Journal of Community Mental Health and Public Policy*, 4(2), 71–78. <https://doi.org/10.51602/cmhp.v4i2.69>
- Sundari, I., Astaginy, N., & Ismanto. (2025). *Hubungan Safety Leadership , Safety Attitude , dan Safety Policies dengan Safety Citizenship Behavior di PT . Vale IGP Pomalaa*. 12(1), 68–81.
- Wiranatha, A., Riani, D., & Salonten, S. (2021). Hubungan Persepsi Risiko dan Perilaku Keselamatan Berkendara Terhadap Risiko Kecelakaan Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Palangka Raya. *Jurnal Deformasi*, 6(2), 103. <https://doi.org/10.31851/deformasi.v6i2.6625>
- Yuliani, M., Wahyuni, I., & Ekawati. (2021). Hubungan Antara Pengetahuan, Penerapan Prosedur Kerja, Punishment dan Stres Kerja Terhadap Safety Behavior pada Pekerja Konstruksi di PT.X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 9(1), 58–64. <http://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm>