

DAFTAR PUSTAKA

Abella, A.A., et al., 2022. The effect of positive reinforcement of behavioral-based safety on safety participation in Philippine coal-fired power plant workers: a partial least squares structural equation modeling approach. *Int. J. Occup. Saf. Ergon.* 1–12. <https://doi.org/10.1080/10803548.2022.2089474>.

Afrizal, A., Anggraini, R. and Sugiarto, S. (2022) 'Keselamatan Berkendara Pada Pengemudi Mobil Penumpang Ditinjau Dari Faktor Kendaraan Dengan Menggunakan Model Confirmatory Factor Analysis (Cfa)', *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 5(3), pp. 213–221. Available at: <https://doi.org/10.24815/jarsp.v5i3.26340>.

Ahamad, M.A. *et al.* (2022) 'Systematic Literature Review on Variables Impacting Organization's Zero Accident Vision in Occupational Safety and Health Perspectives', *Sustainability (Switzerland)*, 14(13). Available at: <https://doi.org/10.3390/su14137523>.

American Institute of Chemical Engineers (2018) *Bow Ties in Risk Management; A Concept Book for Safety Process*. First Edit. United States of America.

Andrijanto, Itoh, M. and Sianipar, F.S. (2022a) 'Behavioral aspects of safety culture: Identification of critical safety-related behaviors of motorcyclists in Indonesia's urban areas via the application of behavioral-based safety programs', *IATSS Research [Preprint]*, (xxxx). Available at: <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.04.001>.

Amin, Moniri-Morad. *et al.* (2024) 'Powered haulage safety, challenges, analysis, and solutions in the mining industry; a comprehensive review', *Results in Engineering*. Elsevier B.V. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.rineng.2023.101684>.

B. Öz., T.Lajunen. (2008). Effects of organizational safety culture on driver behaviours and accident involvement amongst professional drivers. In *Sürücü Davranışı ve Eğitimi*. Ashgate, Aldershot (UK).

Bellamy, L.J., Ale, B.J.M., Geyer, T.A.W., Goossens, L.H.J., Hale, A.R., Oh, J., Mud, M., Bloemhof, A., Papazoglou, I.A., Whiston, J.Y., 2007. Storybuilder—a tool for the analysis of accident reports. *Reliab. Eng. Syst. Saf.* 92, 735–744.

Bukit, B., Malusa, T. and Rahmat, A. (2017) *Pengembangan Sumber Daya Manusia*, Zahir Publishing.

Choudhary, P. *et al.* (2021) 'Modeling phone use prevalence and risk assessment among long-haul truck drivers in India', *IATSS Research*, 46(1), pp. 112–121. Available at: <https://doi.org/10.1016/J.IATSSR.2021.10.005>.

Cooper, M.D. (2007) 'Towards a model of safety culture', *Safety Science*, 36(2), pp. 111–136. Available at: [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(00\)00035-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(00)00035-7).

Clarke S. 2000. Safety Culture: under-specified and overrated. *International Journal of Management Reviews* 2:65–90. Available at: [10.1111/1468-2370.00031](https://doi.org/10.1111/1468-2370.00031)

DeCamp, W. and Herskovitz, K. (2015) 'The Theories of Accident Causation', in *Security Supervision and Management: Theory and Practice of Asset Protection*, pp. 71–78. Available at: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-800113-4.00005-5>.

Firdaus, Mochamad David Maulana, Ahmad Novrizal Aliffathur Ramadhan, Mochammad Irfan, Muhammad Ariyakohir, Daffa Qhalby Abizarga, Valentino Rifai Oroh, Anis Rohmana Malik. (2024) *Analysis of The Relationship Between the Implementation of The Behavior-Based Safety (BBS) Program and the level of Employee Compliance with Occupational Safety Principles at PT Angkasa Pura Logistics*, Jurnal Multidisiplin Indonesia, Available at: <https://jmi.rivierapublishing.id/index.php/rp>

Fleming, M. et al (2000) *Safety culture maturity model*.

Foster, P. and Hault, S. (2013) 'The safety journey: Using a safety maturity model for safety planning and assurance in the UK coal mining industry', *Minerals*, 3(1), pp. 59–72. Available at: <https://doi.org/10.3390/min3010059>.

Fuentes-Bargues, J.L. et al. (2022) 'A study of situational circumstances related to Spain's occupational accident rates in the metal sector from 2009 to 2019', *Safety Science*, 150. Available at: <https://doi.org/10.1016/J.SSCI.2022.105700>.

G Fatolitis, P. (2018) 'Behavior-based Safety Program Effectiveness and Culture: A Brief Review and Update', *Journal of Ergonomics*, 08(06), pp. 6–7. Available at: <https://doi.org/10.4172/2165-7556.1000e182>.

Geller, E.S. (2005) 'Behavior-based safety and occupational risk management', *Behavior Modification*, 29(3), pp. 539–561. Available at: <https://doi.org/10.1177/0145445504273287>.

Goncalves Filho, A.P. and Waterson, P. (2000) 'Maturity models and safety culture: A critical review', in *Safety Science*. Elsevier, pp. 192–211. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.02.017>.

Gouribhatla, R. and Pulugurtha, S.S. (2022) 'Drivers' behavior when driving vehicles with or without advanced driver assistance systems: A driver simulator-based study', *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 13, p. 100545. Available at: <https://doi.org/10.1016/J.TRIP.2022.100545>.

Health Safety Authority (2013) 'BEHAVIOUR BASED SAFETY GUIDE Our vision : A country where worker safety , health and welfare and the safe management of chemicals are central to successful enterprise', p. 24. Available at : https://www.hsa.ie/eng/publications_and_forms/publications/safety_and_health_management/behaviour_based_safety_guide.pdf.

Heni, Y., 2011. *Improving Our Safety Culture*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Hunter, K.O., Wolf, E.M., 2016. Cracking the code of process safety culture with organizational network analysis. *Process Saf. Prog.* 35 (3), 276–285. <https://doi.org/>

10.1002/prs.11793.

Huda, *et al.* (2016) 'Model Perilaku Keselamatan Kerja Karyawan pada Industri Berisiko Tinggi', *Jurnal Manajemen Teknologi*, 15(1), pp. 51–66. Available at: <https://doi.org/10.12695/jmt.2016.15.1.4>.

ILO (2018) *Meningkatkan Keselamatan dan Kesehatan Pekerja Muda, Kantor Perburuhan Internasional , CH- 1211 Geneva 22, Switzerland*. Available at: http://www.oit.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-jakarta/documents/publication/wcms_627174.pdf.

IAEA, International Atomic Energy Agency. (2006) *Environmental Consequences of the Chernobyl Accident and their Remediation: Twenty Years of Experience*, Radiological Assessment Reports Series No. 8, IAEA, Vienna.

John, F. (2015) *Engineering & Technology; Accident Prevention Manual for Business & Industry 14*.

K. Van Nunen, P. Swuste, G. Reniers, N. Paltrinieri, O. Aneziris, K. Ponnet. (2018). Improving pallet mover safety in the manufacturing industry: a bow-tie analysis of accident scenarios, *Materials* 11 (10) 1955.

Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI (1970) *Undang Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja, Sekretaris Jenderal Kemenakertrans RI*. Indonesia.

Lawrie, M., D, Parker, & Hudson, P. (2006). A framework for understanding the development of organisational safety culture. *Safety Science*, 44(6), 551–562. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.10.004>

Mekhlafi, A.B.A. *et al.* (2022) 'Moderating effect of safety culture on the association inter work schedule and driving performance using the theory of situation awareness', *Heliyon*, 8(11). Available at: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2022.e11289>.

Mokarami, H. *et al.* (2019) 'The relationship between organizational safety culture and unsafe behaviors, and accidents among public transport bus drivers using structural equation modeling', *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 65, pp. 46–55. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.07.008>. 'Profil Keselamatan dan Kesehatan Kerja Nasional Indonesia Tahun 2022' (no date).

Räsänen, T. *et al.* (2022) 'Finding statistically significant high accident counts in exploration of occupational accident data', *Journal of Safety Research* [Preprint], (xxxx). Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.04.003>.

Rashmi, Shandhana B and Marisamynathan, S. (2023) 'Factors affecting truck driver behavior on a road safety context: A critical systematic review of the evidence', *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*. KeAi Communications Co., pp. 835–865. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2023.04.006>.

Reason J., A. Hobbs, *Managing Maintenance Error: a Practical Guide*, CRC Press,

2017.

Samsu (2017) *Metode Penelitian; Teori dan Aplikasi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Mix Methods, serta Research & Development*. Cetakan I, Pusaka Jambi. Cetakan I. Edited by Rusmini. Jambi: Pusaka Jambi. Available at: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(01\)42777-2](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(01)42777-2).

Shirali, G.A. *et al.* (2022) 'Modelling and assessing the influence of organizational culture norms on safety culture using Bayesian networks approach: the case of an oil industry', *International Journal of System Assurance Engineering and Management*, 13(1), pp. 304–317. Available at: <https://doi.org/10.1007/s13198-021-01233-5>.

Sholihah, Q dan Kuncoro, W. (2011). *Keselamatan & Kesehatan Kerja: Konsep Perkembangan dan Implementasi Budaya Keselamatan*. Edisi Kesatu. Penerbit Buku Kedokteran EGC., Jakarta.

Shope, J.T. (2006) 'Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes', (2014). Available at: <https://doi.org/10.1136/ip.2006.011874>.

Sitoyo, S. and Sodik, M.A. (2015) *Dasar Metodologi Penelitian*. Cetakan I, Literasi Media Publishing. Cetakan I. Edited by Ayup. Yogyakarta.

Stefana, E., Ustolin, F. and Paltrinieri, N. (2022) 'IMPROSafety: A risk-based framework to integrate occupational and process safety', *Journal of Loss Prevention in the Process Industries*, 75. Available at: <https://doi.org/10.1016/J.JLP.2021.104698>.

Stemn, E. *et al.* (2019) 'Examining the relationship between safety culture maturity and safety performance of the mining industry', *Safety Science*, 113(December 2018), pp. 345–355. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.008>.

Stephan, K. *et al.* (2024) 'Outcome evaluation of the p drivers Program: Randomised controlled trial of a program to improve safe driving among novice drivers', *Accident Analysis and Prevention*, 201. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107569>.

Tanglai, W. *et al.* (2022) 'The Effects of Personality and Attitude on Risky Driving Behavior Among Public van Drivers: Hierarchical Modeling', *Safety and Health at Work*, 13(2), pp. 187–191. Available at: <https://doi.org/10.1016/J.SHAW.2022.03.005>.

Timmermans, C. *et al.* (2022) 'Investigating the attitudes of Egyptian drivers toward traffic safety', *IATSS Research*, 46(1), pp. 73–81. Available at: <https://doi.org/10.1016/J.IATSSR.2021.11.007>.

Utari, G, C. 2009. Hubungan pengetahuan sikap persepsi dan keterampilan mengendarai mahasiswa terhadap perilaku keselamatan berkendara (Safety Riding) di Universitas Gunadarma Bekasi. Jakarta.

Wahyu, A. *et al.* (2020) 'Behavior-based safety model development in the workplace based on religiosity and psychological condition of workers at pt. Semen tonasa', *Open Access Macedonian Journal of Medical Sciences*, 8, pp. 474–480. Available at: <https://doi.org/10.3889/oamjms.2020.4630>.

Wahyuni, Hana Catur., M. (2017) *Diterbitkan oleh UMSIDA PRESS Copyright © 2017 . Authors All rights reserved.*

Yuliana, L. and Ardhyaksa, D. (2019) 'Analysis Of Unsafe Action And Unsafe Condition Based On Occupational Health And Safety Card reporting programs', *Journal of Global Research in Public Health*, 4(2), pp. 78–86. Available at: <http://jgrph.org/index.php/JGRPH/>.

Lampiran 1. Surat Pernyataan**SURAT PERNYATAAN**

Nama : Siti Nur Fadhila Ruslan
Alamat : Jl. Sipil, Manggala, Makassar
No. Hp (WA) : 081245008767
Status : Mahasiswa
Kampus : Universitas Hasanuddin
Program Studi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Menyatakan bahwa data yang saya ambil di PT. Bumi Jasa Utama site Sorowako tidak untuk disebarluaskan dan hanya untuk kepentingan pengambilan data awal dalam rangka penyusunan tesis yang berjudul "Pengaruh Perilaku Keselamatan Kerja dan Penerapan *Bow Tie Program* terhadap Kematangan Budaya Keselamatan Kerja pada Pengemudi PT Bumi Jasa Utama Sorowako". Adapun proses pengambilan data dilaksanakan mulai 2 September – 5 Oktober 2024.

Jika saya melanggar isi surat pernyataan ini maka saya siap menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Makassar, 7 Oktober 2024

Siti Nur Fadhila Ruslan

Lampiran 2. Surat Izin Penelitian



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN KEBUDAYAAN,
RISET DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT**
Jl. Perintis Kemerdekaan Km.10 Makassar 90245, Telp.(0411) 585658,
e-mail : fkm.unhas@gmail.com, website: https://fkm.unhas.ac.id/

Nomor : 09769/UN4.14.1/PT.01.04/2024 18 September 2024
Lamp. : ---
Hal : Izin Penelitian

Yth. : HCBP Manager PT. Bumi Jasa Utama Kalla Transport Logistics
di-
Tempat

Dengan hormat, kami sampaikan bahwa mahasiswa Program Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin yang tersebut di bawah ini :

Nama : Siti Nur Fadhila Ruslan
Nomor Pokok : K032202010
Program Studi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Bermaksud melakukan penelitian dalam rangka persiapan penulisan tesis dengan judul "**Pengaruh Perilaku Keselamatan Kerja dan Penerapan Bow Tie Program terhadap Kematangan Budaya Keselamatan Kerja pada Pengemudi Kendaraan Ringan PT Bumi Jasa Utama Sorowako**".

Pembimbing : 1. dr. M. Furqaan Naiem, M.Sc., Ph.D.
2. Prof. Dr. dr. Syamsiar S. Russeng, MS.

Waktu Penelitian : September - Oktober 2024

Sehubungan dengan hal tersebut, kami mohon kebijaksanaan Bapak/Ibu kiranya berkenan memberi izin kepada yang bersangkutan

Atas perhatian dan kerjasamanya, disampaikan terima kasih.

an. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan



Dr. Wahiduddin, SKM., M.Kes.
NIP. 197604072005011004

Tembusan Yth:

1. Dekan FKM Unhas (Sebagai Laporan);
2. Ketua Program Studi S2 Keselamatan dan Kesehatan Kerja FKM Unhas;



Catatan :

1. UU ITE No. 11 Tahun 2008 Pasal 5 Ayat 1 "Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti yang sah."
2. Dokumen ini telah diandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh BSrE.



Lampiran 3. Surat Persetujuan Izin Penelitian



PT. Bumi Jasa Utama
Jl. Perintis Kemerdekaan KM 16 No. 24
Makassar 90241, Indonesia
T (62) 411 851 842

No. : 521/BJU-HCS/HO/IX/2024

Makassar, 30 September 2024

Kepada Yth:
Dr. Wahiduddin SKM., M.Kes.
(Wakil Dekan Bidang Akademik & Kemahasiswaan)
Di
Tempat

Hal : Konfirmasi Izin Penelitian

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dengan Hormat,

Berdasarkan surat yang kami terima perihal Permohonan Izin Penelitian, dengan ini disampaikan bahwa kami dapat menerima mahasiswa Bapak untuk melaksanakan Penelitian di Perusahaan kami, sebagai salah satu program dalam rangka penyelesaian tugas akhir dari mahasiswa(i) tersebut. Adapun nama mahasiswa(i) yang kami terima yaitu:

No	Nama Mahasiswa(i)	Asal Sekolah/Univeristas	NIK	Program Studi
1	Siti Nur Fadhila Ruslan	Universitas Hasanuddin	K032202010	S2 - Keselamatan & Kesehatan Kerja

Adapun judul penelitian dari mahasiswa(i) tersebut adalah "Pengaruh Perilaku Keselamatan Kerja dan Penerapan Bow Tie Program terhadap Kematangan Budaya Keselamatan Kerja pada Pengemudi Kendaraan Ringan PT. Bumi Jasa Utama Sorowako"

Demikian surat ini disampaikan, atas kerjasamanya diucapkan terima kasih.

PT Bumi Jasa Utama,
Head Office,


ANIDYA PRAVITASARI
Pjs. People Senior Manager

Lampiran 4. Kuesioner Penelitian

**INFORMED CONSENT
(PERNYATAAN PERSETUJUAN MENGIKUTI PENELITIAN)**

Saya, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama :

Alamat :

No.HP :

Telah mendapat penjelasan secara rinci dan jelas mengenai;

- i. Penelitian yang berjudul **“Pengaruh *Behaviour Based Safety* dan *Bow Tie Program* Terhadap *Safety Culture Maturity* pada Pengemudi Light Vehicle PT Bumi Jasa Utama Sorowako”**
- ii. Perlakuan yang akan diterapkan pada subjek penelitian
- iii. Manfaat ikut sebagai subjek penelitian
- iv. Bahaya yang akan timbul
- v. Prosedur penelitian

Oleh karena itu saya BERSEDIA secara sukarela untuk menjadi subjek penelitian dengan penuh kesadaran tanpa paksaan. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa tekanan dari pihak manapun.

Luwu Timur,2024

Peneliti,

Responden,

(Siti Nur Fadhila Ruslan)

()

KUESIONER PENELITIAN

”Pengaruh *Behaviour Based Safety* Terhadap *Safety Culture Maturity*
pada Pengemudi *Light Vehicle* PT Bumi Jasa Utama Sorowako”

No: (Diisi oleh peneliti)

d. DATA DIRI RESPONDEN

Petunjuk Pengisian:

- Isilah pernyataan berikut pada tempat yang telah disediakan
- Berilah tanda X pada urutan jawaban yang tersedia, sesuai dengan kondisi Bapak/Ibu

1. Nama :
2. Usia :
3. Masa Kerja :
4. Jenis Kelamin : *) beri centang pada kotak pilihan
 - a) Laki-laki
 - b) Perempuan
5. Tingkat Pendidikan :
 - a) SMP Sederajat
 - b) SMA / SMK Sederajat
 - c) Diploma
 - d) Sarjana (S1)

e. KUESIONER PERILAKU BERBASIS KESELAMATAN (*BEHAVIOUR BASED SAFETY*)

Petunjuk pengisian:

Berilah tanda centang (√) pada kolom pilihan jawaban sesuai dengan pernyataan-pernyataan yang tersedia dengan kondisi yang sebenarnya Anda rasakan.

Keterangan:

- (TP) : Tidak Pernah
(JR) : Jarang
(SD) : Kadang-kadang

(SR) : Sering

(SL) : Selalu

Dari pernyataan di dalam table ini, mohon untuk dijawab pertanyaan berikut:

“SEBERAPA SERINGKAH ANDA MELAKUKAN TINDAKAN INI DALAM KURUN WAKTU ± 6 BULAN TERAKHIR PADA KESEHARIAN ANDA MENGEMUDIKAN *LIGHT VEHICLE (LV)*?”

NO	PERNYATAAN	PILIHAN JAWABAN				
		TP	JR	KD	SR	SL
ETIKA		TP	JR	KD	SR	SL
1	Tiba-tiba gabung di jalur lain tanpa memberi isyarat	TP	JR	KD	SR	SL
2	Mengikuti instruksi pihak berwenang jika terjadi insiden	TP	JR	KD	SR	SL
3	Menggunakan jalur berlawanan untuk mengambil alih jalur kendaraan lain.	TP	JR	KD	SR	SL
4	Mendahului kendaraan lain saat mendekati puncak tanjakan	TP	JR	KD	SR	SL
5	Mendahului kendaraan lain saat mendekati tikungan	TP	JR	KD	SR	SL
6	Mengutamakan jalur penyeberangan pejalan kaki	TP	JR	KD	SR	SL
7	Membersihkan jalur untuk kendaraan khusus (ambulans & unit pemadam kebakaran)	TP	JR	KD	SR	SL
8	Berbelok balik lalu tiba-tiba memotong jalur tanpa melihat situasi	TP	JR	KD	SR	SL
9	Meneriaki pengguna jalan lain jika terjadi penyimpangan.	TP	JR	KD	SR	SL
10	Meludah di jalan	TP	JR	KD	SR	SL
11	Mengabaikan lampu lalu lintas saat jalan sepi	TP	JR	KD	SR	SL
12	Mengemudi perlahan sambil mengobrol dengan pengendara lainnya di jalan yang padat.	TP	JR	KD	SR	SL

13	Menggunakan lampu jarak jauh pada malam hari saat berpapasan dengan kendaraan lain.	TP	JR	KD	SR	SL
14	Memberikan isyarat klakson saat akan bergerak mundur	TP	JR	KD	SR	SL
15	Berhenti sejenak menunggu di belakang bus yang menurunkan penumpang di halte.	TP	JR	KD	SR	SL
KETERAMPILAN MENGENUDI		TP	JR	KD	SR	SL
1	Menggunakan rem secara intensif untuk menjaga jarak aman di lalu lintas padat	TP	JR	KD	SR	SL
2	Segera berhenti untuk menghindari tabrakan akibat berhenti mendadak tanpa berpindah jalur	TP	JR	KD	SR	SL
3	Menggunakan rem depan dan belakang untuk berhenti mendadak	TP	JR	KD	SR	SL
4	Memegang setir dengan satu tangan	TP	JR	KD	SR	SL
5	Mengikuti demarkasi jalur saat berbelok	TP	JR	KD	SR	SL
6	Memperkirakan ruang aman dan kecepatan sebelum menyalip kendaraan	TP	JR	KD	SR	SL
7	Menyamakan cara berkendara pada kondisi jalan normal dan rusak atau cuaca cerah dan hujan.	TP	JR	KD	SR	SL
8	Mempertimbangan kecepatan karena jarak pandang pada malam hari atau karena hujan	TP	JR	KD	SR	SL
9	Parkir di tempat yang tepat dengan posisi yang benar (tidak menghalangi kendaraan lain)	TP	JR	KD	SR	SL
10	Pengecekan kaca spion secara intensif saat akan berpindah jalur	TP	JR	KD	SR	SL
KEPATUHAN PERATURAN LALU LINTAS		TP	JR	KD	SR	SL
1	Melakukan pengecekan lisensi mengemudi	TP	JR	KD	SR	SL

2	Mengurangi kecepatan saat mendekati <i>zebra cross</i>	TP	JR	KD	SR	SL
3	Mengikuti rambu STOP di persimpangan jalan walaupun sepi	TP	JR	KD	SR	SL
4	Tetap melanjutkan berkendara saat hujan, jalan sepi saat lampu merah (STOP) menyala	TP	JR	KD	SR	SL
5	Kecepatan tidak berkurang saat menghadapi lampu hati-hati (kuning)	TP	JR	KD	SR	SL
6	Mendahului kendaraan di garis utuh (<i>solid line</i>)	TP	JR	KD	SR	SL
7	Tidak menggunakan sabuk pengaman (<i>seat belt</i>)	TP	JR	KD	SR	SL
8	Tidak mengurangi kecepatan saat di jalan turunan / mengubah transmisi rendah	TP	JR	KD	SR	SL
9	Mengemudi melebihi 10 km/jam dari batas kecepatan	TP	JR	KD	SR	SL
10	Mengemudi sambil bermain ponsel / menjawab panggilan telepon	TP	JR	KD	SR	SL
KESADARAN KESELAMATAN BERSAMA		TP	JR	KD	SR	SL
1	Beberapa orang mengharapkan keselamatan Anda saat berkendara (terutama keluarga)	TP	JR	KD	SR	SL
2	Konsekuensi risiko dari perilaku tidak aman dan pelanggaran yang dilakukan pengemudi	TP	JR	KD	SR	SL
3	Ada kepentingan bersama di jalan yang harus didahulukan	TP	JR	KD	SR	SL
4	Etika berkomunikasi dengan pengguna jalan lain baik melalui klakson maupun lampu isyarat.	TP	JR	KD	SR	SL
5	Tetap memprioritaskan jalur kendaraan Anda dalam situasi apa pun	TP	JR	KD	SR	SL
UPAYA KESELAMATAN BERSAMA		TP	JR	KD	SR	SS
1	Berkendara dalam keadaan tidak fit demi mencapai target pelayanan	TP	JR	KD	SR	SL

2	Berkendara dalam keadaan emosi	TP	JR	KD	SR	SL
3	Melakukan pemeriksaan kendaraan sekilas (yang penting tampak luar saat parkir aman)	TP	JR	KD	SR	SL
4	Membiarkan penumpang tidak menggunakan sabuk pengaman (<i>seat belt</i>)	TP	JR	KD	SR	SL
5	Tidak mengambil risiko melewati lampu lalu lintas yang menyala merah (dari kuning)	TP	JR	KD	SR	SL
6	Memperhatikan sinyal dari kendaraan lain (lampu rem, indikator belok)	TP	JR	KD	SR	SL
7	Tidak merokok saat mengemudi	TP	JR	KD	SR	SL
8	Menunggu hingga jalan kondusif untuk lewat dengan aman.	TP	JR	KD	SR	SL
9	Menjemput / menurunkan penumpang di persimpangan jalan	TP	JR	KD	SR	SL
TANGGUNG JAWAB		TP	JR	KD	SR	SS
1	Tidak menghindari jika dilaksanakan inspeksi lalu lintas di jalan oleh pihak yang berwenang	TP	JR	KD	SR	SL
2	Segera melaporkan kepada pengawas jika mengalami insiden	TP	JR	KD	SR	SL
3	Berusaha memperbaiki hasil insiden (misalnya body penyok, dll) walaupun kecil dan tidak tampak demi menghindari investigasi	TP	JR	KD	SR	SL
4	Bersedia menerima sanksi jika terbukti melakukan pelanggaran	TP	JR	KD	SR	SL
5	Berusaha melakukan negosiasi agar sanksi yang diterima tidak memberatkan Anda	TP	JR	KD	SR	SL

f. **KUESIONER BOW TIE PROGRAM MELALUI TINDAKAN PENCEGAHAN (PREVENTIF) DAN MITIGASI**

Petunjuk pengisian:

Berilah tanda centang (✓) pada kolom pilihan jawaban sesuai dengan pernyataan-pernyataan yang tersedia dengan kondisi yang sebenarnya Anda rasakan.

Keterangan:

(STS) : Sangat Tidak Setuju

(TS) : Tidak Setuju

(KR) : Kurang Setuju

(S) : Setuju

(SS) : Sangat Setuju

NO	PERNYATAAN	SKALA JAWABAN				
		STS	TS	KS	S	SS
PREVENTIF						
1	Kondisi tidak fit saat berkendara tidak terlalu membahayakan keselamatan saya, penumpang, maupun pengguna jalan lainnya.	STS	TS	KS	S	SS
2	MCU membantu saya mendeteksi penyakit atau gangguan Kesehatan yang berpotensi membahayakan saya saat mengemudi.	STS	TS	KS	S	SS
3	Teknologi kamera <i>fatigue</i> menurut saya sangat membantu mengontrol kondisi kesadaran saya saat mengemudi	STS	TS	KS	S	SS
4	Tidak apa-apa berkendara dengan kondisi tidak fit, karena ada teknologi kamera <i>fatigue</i> yang bisa membantu saya.	STS	TS	KS	S	SS
5	<i>Speeding alarm</i> di kendaraan saya tidak begitu membantu dalam mengontrol kecepatan.	STS	TS	KS	S	SS
6	<i>Speeding alarm</i> tidak sesuai dengan rambu batas kecepatan yang terpasang di jalan.	STS	TS	KS	S	SS
7	Kondisi jalan berlubang, sebaran kerikil atau lumpur yang saya laporkan tidak menjadi isu yang berbahaya	STS	TS	KS	S	SS

8	Tidak perlu berbagi informasi cuaca buruk di area kerja saya dengan rekan kerja yang lain.	STS	TS	KS	S	SS
9	Saya tidak boleh membawa LV jika belum memastikan hasil inspeksi (<i>checklist</i>) aman.	STS	TS	KS	S	SS
10	Membawa LV ke bengkel untuk perawatan (<i>maintenance</i>) hanya perlu jika LV mengalami kerusakan.	STS	TS	KS	S	SS
MITIGASI		STS	TS	KS	S	SS
1	Sabuk pengaman (<i>seat belt</i>) sebenarnya tidak terlalu penting saat berkendara.	STS	TS	KS	S	SS
2	Jika pengemudi menggunakan sabuk pengaman (<i>seat belt</i>) sementara penumpang tidak, perjalanan akan tetap aman.	STS	TS	KS	S	SS
3	Pelatihan penggunaan APAR tidak penting karena risiko terbakar pada LV tidak besar.	STS	TS	KS	S	SS
4	Pelatihan menggunakan APAR penting dipahami oleh setiap pengemudi.	STS	TS	KS	S	SS
5	Pagar pembatas jalan (<i>guard rail</i>) membantu menahan kendaraan jika terjadi tabrakan.	STS	TS	KS	S	SS
6	Akses kontak tim <i>Emergency Call</i> wajib dimiliki oleh setiap pengemudi.	STS	TS	KS	S	SS
7	Simulasi kondisi gawat darurat tidak begitu membantu saya dan rekan kerja menyiapkan diri jika terjadi kecelakaan	STS	TS	KS	S	SS
8	Ketersediaan akses menuju pelayanan medis terdekat penting untuk menangani korban kecelakaan	STS	TS	KS	S	SS
9	Pengemudi harus memahami cara memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan dengan	STS	TS	KS	S	SS

	ketersediaan fasilitas Kotak P3K pada LV					
10	Setiap isi kotak P3K wajib untuk dicek masa berlaku penggunaannya (tanggal <i>expired</i> bahannya)	STS	TS	KS	S	SS

g. KUESIONER SAFETY CULTURE MATURITY

Petunjuk pengisian:

Berilah tanda centang (✓) pada kolom pilihan jawaban sesuai dengan pernyataan-pernyataan yang tersedia dengan kondisi yang sebenarnya Anda rasakan.

Keterangan:

(STS) : Sangat Tidak Setuju

(TS) : Tidak Setuju

(KR) : Kurang Setuju

(S) : Setuju

(SS) : Sangat Setuju

NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		STS	TS	KS	S	SS
1	Manajemen sebagai pemegang kebijakan menunjukkan komitmen perusahaan untuk menerapkan K3 di lingkungan kerja	STS	TS	KS	S	SS
2	Kebijakan maupun aturan K3 oleh Manajemen dikomunikasikan kepada semua personil perusahaan.	STS	TS	KS	S	SS
3	Keselamatan menjadi syarat produktivitas pelayanan pengemudi.	STS	TS	KS	S	SS
4	Jika terjadi <i>incident</i> , ada sesi pembelajaran bersama untuk mencegah kejadian terulang.	STS	TS	KS	S	SS
5	Personil K3 perusahaan berperan sesuai dengan kompetensi yang diharapkan.	STS	TS	KS	S	SS
6	Kendaraan dan peralatan teknologi pendukung yang disediakan	STS	TS	KS	S	SS

	perusahaan membantu dalam mencegah terjadinya kecelakaan.					
7	Kecelakaan dapat terjadi karena kelalaian yang merupakan tindakan tidak aman.	STS	TS	KS	S	SS
8	Perusahaan dapat memberikan jaminan Keselamatan dan Kesehatan Kerja kepada semua personil.	STS	TS	KS	S	SS
9	Peraturan K3 yang ditetapkan perusahaan telah sesuai dengan peraturan ketenagakerjaan.	STS	TS	KS	S	SS
10	Perusahaan tidak mempekerjakan pengemudi jika tidak kompeten dalam pelatihan mengemudi (<i>SDT = Safety Drivinig Training</i>).	STS	TS	KS	S	SS

h. PANDUAN WAWANCARA

Panduan Wawancara Safety Culture Maturity

- 1) Apakah Manajemen perusahaan menunjukkan komitmen untuk menerapkan K3 di lingkungan perusahaan?
Jika Ya, dapatkah Anda menyebutkan contoh tindakan Manajemen yang menunjukkan komitmen tersebut?
- 2) Apakah Anda pernah mendapatkan kebijakan atau peraturan K3 yang tidak dikomunikasikan kepada semua personil perusahaan?
- 3) Apakah Anda tetap diminta oleh atasan melakukan pelayanan mengemudi (menjemput karyawan) jika LV yang Anda kemudikan mengalami kerusakan?

- 4) Bagaimana tindakan manajemen terhadap Anda dan rekan kerja jika terdapat *incident* (baik yang pernah Anda alami maupun rekan kerja Anda)?
- 5) Apakah personil K3 di tempat Anda aktif melakukan kegiatan yang mendorong semangat K3 personil di perusahaan?
- 6) Apakah LV yang Anda gunakan sebagai peralatan kerja telah memenuhi standar K3?
- 7) Menurut Anda, apakah kelalaian terhadap hal-hal kecil bisa memberikan dampak besar jika terjadi kecelakaan dalam kegiatan mengemudi LV?
- 8) Apakah perusahaan memberikan jaminan K3 pada Anda?
- 9) Apakah peraturan K3 di perusahaan Anda telah sesuai dengan peraturan ketenagakerjaan?
- 10) Apakah pengemudi yang belum melulusi pelatihan mengemudi mendapatkan dukungan perbaikan dari perusahaan?

Lampiran 5. Surat Selesai Penelitian

PT. Bumi Jasa Utama
Perintis Kemerdekaan KM 16 No.24
Kelurahan Pai, Kecamatan Biringkanaya
Makassar 90241, Indonesia
T (62 411) 851 842

SURAT KETERANGAN PENYELESAIAN PENELITIAN

Nomor: 519/HCBP Dept Head/S.Ket/X/2024

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Anidya Pramita Sari
Jabatan : Pjs. People Senior Manager

Dengan ini menerangkan bahwa:

Nama : Siti Nur Fadhila Ruslan
Tempat, Tanggal Lahir : Parepare, 16 Maret 1996
Alamat : Jl. Sipil D4, Komplek Unhas, Antang, Makassar

Yang bersangkutan telah menyelesaikan kegiatan penelitian di PT. Bumi Jasa Utama pada unit kerja Cabang Luwu Raya Site Sorowako sejak tanggal 2 September – 9 Oktober 2024.

Selama penelitian di PT. Bumi Jasa Utama yang bersangkutan telah menunjukkan kesungguhan dalam menjalankan penelitian tersebut serta melakukan prosedur etika pengamatan operasional dengan baik. Selain itu yang bersangkutan juga telah menunjukkan *attitude* dan sikap yang baik selama berlangsungnya periode penelitian.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagai lampiran bukti keterangan penyelesaian penelitian yang bersangkutan.

Makassar, 9 Oktober 2024

**PT Bumi Jasa Utama,
Head Office,**


ANIDYA PRAMITA SARI
Pjs. People Senior Manager

Lampiran 6. Hasil *Output* Analisis SPSS

A. Analisis Univariat

Frequency Table

Usia Pekerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20 - 31	49	38.6	38.6	38.6
	32 - 43	63	49.6	49.6	88.2
	44 - 55	15	11.8	11.8	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

Masa Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	26	20.5	20.5	20.5
	2	9	7.1	7.1	27.6
	3	49	38.6	38.6	66.1
	4	43	33.9	33.9	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

Jenis Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	124	97.6	97.6	97.6
	Perempuan	3	2.4	2.4	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

Pendidikan Terakhir

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	S1	18	14.2	14.2	14.2
	SMA	106	83.5	83.5	97.6
	SMP	3	2.4	2.4	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

Perilaku Keselamatan Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup	61	48.0	48.0	48.0
	Baik	66	52.0	52.0	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

Penerapan Bow Tie Program

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Efektif	80	63.0	63.0	63.0
	Efektif	47	37.0	37.0	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

Kematangan Budaya Keselamatan Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Managing	6	4.7	4.7	4.7
	Involving	14	11.0	11.0	15.7
	Cooperating	43	33.9	33.9	49.6
	Continually Improving	64	50.4	50.4	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

B. Analisis Bivariat

Perilaku Keselamatan Kerja * Bow Tie Program Crosstabulation

		Bow Tie Program		Total	
		Kurang Efektif	Efektif		
Perilaku Keselamatan Kerja	Cukup	Count	51	10	61
		% within Perilaku Keselamatan Kerja	83.6%	16.4%	100.0%
		% within Bow Tie Program	63.7%	21.3%	48.0%
		% of Total	40.2%	7.9%	48.0%
	Baik	Count	29	37	66
		% within Perilaku Keselamatan Kerja	43.9%	56.1%	100.0%
		% within Bow Tie Program	36.3%	78.7%	52.0%
		% of Total	22.8%	29.1%	52.0%
Total	Count	80	80	47	
	% within Perilaku Keselamatan Kerja	63.0%	63.0%	37.0%	
	% within Bow Tie Program	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	63.0%	63.0%	37.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	21.397 ^a	1	<.001	<.001	<.001
Continuity Correction ^b	19.729	1	<.001		
Likelihood Ratio	22.433	1	<.001	<.001	<.001
Fisher's Exact Test				<.001	<.001
Linear-by-Linear Association	21.228 ^d	1	<.001	<.001	<.001
N of Valid Cases	127				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 22.57.

b. Computed only for a 2x2 table

**Perilaku Keselamatan Kerja * Kematangan Budaya Keselamatan Kerja
Crosstabulation**

			Kematangan Budaya Keselamatan Kerja				Total
			Managing	Involving	Cooperating	Continually Improving	
Perilaku Keselamatan Kerja	Cukup	Count	5	12	33	11	61
		% within Perilaku Keselamatan Kerja	8.2%	19.7%	54.1%	18.0%	100.0%
		% within Kematangan Budaya Keselamatan Kerja	83.3%	85.7%	76.7%	17.2%	48.0%
		% of Total	3.9%	9.4%	26.0%	8.7%	48.0%
	Baik	Count	1	2	10	53	66
		% within Perilaku Keselamatan Kerja	1.5%	3.0%	15.2%	80.3%	100.0%
		% within Kematangan Budaya Keselamatan Kerja	16.7%	14.3%	23.3%	82.8%	52.0%
		% of Total	0.8%	1.6%	7.9%	41.7%	52.0%
	Total	Count	6	14	43	64	127
		% within Perilaku Keselamatan Kerja	4.7%	11.0%	33.9%	50.4%	100.0%
		% within Kematangan Budaya Keselamatan Kerja	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	4.7%	11.0%	33.9%	50.4%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	49.554 ^a	3	<.001
Likelihood Ratio	53.598	3	<.001
Linear-by-Linear Association	37.527	1	<.001
N of Valid Cases	127		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.88.

Bow Tie Program * Kematangan Budaya Keselamatan Kerja Crosstabulation

		Kematangan Budaya Keselamatan Kerja				Total	
		Managing	Involving	Cooperating	Continually Improving		
Bow Tie Program	Kurang Efektif	Count	5	13	37	25	80
		% within Bow Tie Program	6.3%	16.3%	46.3%	31.3%	100.0%
		% within Kematangan Budaya Keselamatan Kerja	83.3%	92.9%	86.0%	39.1%	63.0%
		% of Total	3.9%	10.2%	29.1%	19.7%	63.0%
	Efektif	Count	1	1	6	39	47
		% within Bow Tie Program	2.1%	2.1%	12.8%	83.0%	100.0%
		% within Kematangan Budaya Keselamatan Kerja	16.7%	7.1%	14.0%	60.9%	37.0%
		% of Total	0.8%	0.8%	4.7%	30.7%	37.0%
	Total	Count	7	6	14	43	127
		% within Bow Tie Program	5.5%	4.7%	11.0%	33.9%	100.0%
% within Kematangan Budaya Keselamatan Kerja		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
% of Total		5.5%	4.7%	11.0%	33.9%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	31.946 ^a	3	<.001
Likelihood Ratio	34.384	3	<.001
Linear-by-Linear Association	22.598	1	<.001
N of Valid Cases	127		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.22.

C. Analisis Multivariat

Assessment of normality (Group number 1)

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
Perilaku Keselamatan Kerja (X)	2.000	5.000	.058	.266	-1.824	-4.195
Penerapan Bow Tie Program (Z)	3.000	5.000	-2.006	-9.228	2.998	6.897
Kematangan Budaya (Y)	2.000	5.000	-.685	-3.153	-.399	-.918
Multivariate					1.132	1.165

Sample Correlations (Group number 1)

	X	Z	Y
X	1.000		
Z	.337	1.000	
Y	.595	.380	1.000

Condition number = 4.684

Eigenvalues

1.885 .712 .402

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

		Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
Z	<--- X	.141	.035	4.012	***	par_2
Y	<--- X	.397	.056	7.132	***	par_1
Y	<--- Z	.365	.133	2.746	.006	par_3

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

		Estimate
Z	<--- X	.337
Y	<--- X	.527
Y	<--- Z	.203

Variances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
X	.934	.118	7.937	***	par_4
e1	.145	.018	7.937	***	par_5
e2	.323	.041	7.937	***	par_6

Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	X	Z
Z	.141	.000
Y	.397	.365

Standardized Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	X	Z
Z	.337	.000
Y	.527	.203

Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	X	Z
Z	.000	.000
Y	.051	.000

Standardized Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	X	Z
Z	.000	.000
Y	.068	.000

Standardized Indirect Effects (Group number 1 - Default model)**Standardized Indirect Effects - Lower Bounds (BC) (Group number 1 - Default model)**

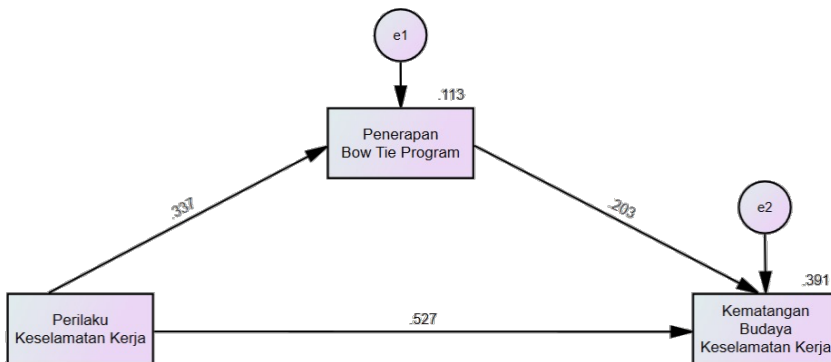
	X	Z
Z	.000	.000
Y	.018	.000

Standardized Indirect Effects - Upper Bounds (BC) (Group number 1 - Default model)

	X	Z
Z	.000	.000
Y	.123	.000

Standardized Indirect Effects - Two Tailed Significance (BC) (Group number 1 - Default model)

	X	Z
Z
Y	.017	...

Lampiran 7. Hasil Path Analysis IBM AMOS

Lampiran 8. Surat Rekomendasi Etik



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
Jln.Perintis Kemerdekaan Km.10 Makassar 90245, Telp.(0411) 585658,
E-mail : fk.m.unhas@gmail.com, website: <https://fk.m.unhas.ac.id/>

REKOMENDASI PERSETUJUAN ETIK

Nomor : 872/UN4.14.1/TP.01.02/2024

Tanggal: 01 April 2024

Dengan ini Menyatakan bahwa Protokol dan Dokumen yang Berhubungan dengan Protokol berikut ini telah mendapatkan Persetujuan Etik :

No. Protokol	21324062103	No. Sponsor Protokol	
Peneliti Utama	Siti Nur Fadhila Ruslan	Sponsor	Pribadi
Judul Peneliti	Pengaruh Perilaku Keselamatan Kerja dan Penerapan Bow Tie Program terhadap Kematangan Budaya Keselamatan Kerja pada Pengemudi Kendaraan Ringan PT Bumi Jasa Utama Sorowako		
No.Versi Protokol	1	Tanggal Versi	21 Maret 2024
No.Versi PSP	1	Tanggal Versi	21 Maret 2024
Tempat Penelitian	PT Bumi Jasa Utama Sorowako / Transport Division		
Judul Review	<input type="checkbox"/> Exempted <input checked="" type="checkbox"/> Expedited <input type="checkbox"/> Fullboard	Masa Berlaku 01 April 2024 Sampai 01 April 2025	Frekuensi review lanjutan
Ketua Komisi Etik Penelitian	Nama : Prof.dr.Veni Hadju,M.Sc,Ph.D	Tanda tangan	 01 April 2024
Sekretaris komisi Etik Penelitian	Nama : Dr. Wahiduddin, SKM.,M.Kes	Tanda tangan	 01 April 2024

Kewajiban Peneliti Utama :

1. Menyerahkan Amandemen Protokol untuk persetujuan sebelum di implementasikan
2. Menyerahkan Laporan SAE ke Komisi Etik dalam 24 Jam dan dilengkapi dalam 7 hari dan Laporan SUSAR dalam 72 Jam setelah Peneliti Utama menerima laporan
3. Menyerahkan Laporan Kemajuan (progress report) setiap 6 bulan untuk penelitian resiko tinggi dan setiap setahun untuk penelitian resiko rendah
4. Menyerahkan laporan akhir setelah Penelitian berakhir
5. Melaporkan penyimpangan dari protocol yang disetujui (protocol deviation/violation)
6. Mematuhi semua peraturan yang ditentukan



Lampiran 9. Dokumentasi Penelitian

A. Penjelasan *Informed Concern* dan Pengisian Kuesioner



B. *Indepth Interview*



Lampiran 10. Riwayat Hidup Peneliti**A. Data Pribadi**

Nama Lengkap : Siti Nur Fadhila Ruslan
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Agama : Islam
 Tempat, Tanggal Lahir : Parepare, 16 Maret 1996
 Alamat : Makassar
 E-mail : sitinurfadhilar@gmail.com
 Nomor Telepon / HP : 081245008768

**B. Riwayat Pendidikan**

Tahun	Tingkat Pendidikan	Institusi	Fakultas / Jurusan / Konsentrasi
2011 - 2014	SMA	SMA Negeri 1 Parepare	Ilmu Alam
2014 - 2018	S1	Universitas Hasanuddin	Fakultas Kesehatan Masyarakat / K3
2020 – 2024	S2	Universitas Hasanuddin	Fakultas Kesehatan Masyarakat / K3

C. Pekerjaan & Riwayat Pekerjaan

Tahun	Perusahaan	Posisi
2019 - 2020	PT Bumi Jasa Utama – Kalla Transport & Logistics	General Affair
2020 - 2023		HSE Site Sorowako
2023 – 2024		Industrial & Development Driver Services

D. Riwayat Penelitian

Tahun	Judul Penelitian
2018	Pengaruh Budaya Keselamatan Kerja Terhadap Kejadian Kecelakaan Kerja pada Perawat Rawat Inap Rumah Sakit Universitas Hasanuddin Makassar Tahun 2018