

Perilaku Berkendara Aman sebagai Mediator Pengaruh Beban Kerja Terhadap Kinerja Pengemudi Mobil Tangki BBM PT. X di Bandung

¹Rudy Permana, ²Tanti Susilarini, ³Hari Budi Tjahjana, ⁴Arie Rihardini Sundari
^{1,2,3}Program Studi Psikologi, Universitas Persada Indonesia Y.A.I, Jakarta

E-mail: ¹permana399@gmail.com, ²tanti.susilarini@upi-yai.ac.id,
³hari.budi@upi-yai.ac.id, ⁴arie.rihardini@upi-yai.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran perilaku berkendara aman sebagai mediator pengaruh beban kerja terhadap kinerja pengemudi mobil tangki PT. X di Bandung. Sampel penelitian berjumlah 134 orang pengemudi, yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Data dikumpulkan melalui skala model *likert* yang dikonstruksi sendiri oleh penulis, mencakup skala kinerja pengemudi, skala perilaku berkendara aman, dan skala beban kerja. Pengolahan data penelitian ini dilaksanakan melalui JASP 0.16.3.0 *for windows*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh langsung beban kerja melalui perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi mobil tangki BBM PT. X di Bandung, secara signifikan sebesar 0,429, dan pengaruh tidak langsung beban kerja melalui perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi mobil tangki BBM PT. X di Bandung, secara signifikan sebesar 0,372. Dapat dikatakan bahwa pengaruh langsung lebih besar dari pengaruh tidak langsung. Kontribusi simultan beban kerja dan perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi sebesar 35,6%, dimana 64,4% berasal dari faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Kata kunci : *kinerja pengemudi, perilaku berkendara aman, beban kerja*

ABSTRACT

This study aims to determine the role of safety driving behavior as a mediator of the influence of workload on the performance of tanker drivers BBM at PT. X Bandung. The research sample consisted of 134 drivers, selected using a purposive sampling technique. Data were collected through a Likert scale model constructed by the author, including the driver performance scale, the safety driving behavior scale, and the workload scale. Data processing for this study was carried out using JASP 0.16.3.0 for Windows. The results showed that there was a direct effect of workload through safety driving behavior on the performance of tanker drivers BBM at PT. X Bandung, significantly at 0.429, and an indirect effect of workload through safety driving behavior on the performance of tanker drivers BBM at PT. X Bandung, significantly at 0.372. It can be said that the direct effect is greater than the indirect effect. The simultaneous contribution of workload and safety driving behavior to driver performance was 35.6%, of which 64.4% came from other factors not examined in this study.

Keyword : *driver performance, safety driving behavior, workload*

1. PENDAHULUAN

Kinerja pengemudi mobil tangki BBM menjadi faktor utama keberhasilan operasional stabilitas pasokan energi nasional, yang menentukan keamanan dan efisiensi distribusi energi. Pengemudi tidak hanya dituntut mengemudi dengan aman, tetapi juga memastikan muatan BBM yang diangkut tidak menimbulkan risiko terhadap keselamatan diri sendiri, pengguna jalan lain, maupun lingkungan. Tantangan operasional seperti kondisi jalan yang padat, cuaca ekstrem, tekanan waktu pengantaran, dan kompleksitas muatan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) semakin memperberat tugas pengemudi. Oleh karenanya dalam penelitian ini akan menekankan peran perilaku berkendara aman sebagai mediator pengaruh beban kerja terhadap kinerja pengemudi mobil tangki BBM PT X lokasi kerja *Fuel PT. X* di Bandung.

Data yang diperoleh Kementerian Perhubungan (2023) mencatat insiden kecelakaan kendaraan pengangkut bahan berbahaya selama lima tahun terakhir, di mana mayoritas melibatkan mobil tangki BBM, meningkat sebesar 12%. Al-Mekhlafi dkk, (2023) menyatakan bahwa kewaspadaan dan kondisi psikomotor pengemudi memiliki kontribusi penting dalam membentuk perilaku berkendara yang aman. Salah satu faktor internal yang dominan dalam hal ini adalah beban kerja dan kelelahan fisik-psikis yang dialami pengemudi. Ketika tingkat kelelahan meningkat, kemampuan pengemudi dalam mempertahankan konsistensi kecepatan, menjaga jarak aman, dan bereaksi terhadap kondisi darurat menurun secara drastis, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan di industri dengan tingkat bahaya tinggi seperti pengangkutan bahan bakar.

Kamila (2022), mengemukakan bahwa beban kerja baik fisik maupun

mental berkaitan erat dengan meningkatnya kelelahan serta risiko kecelakaan pada pengemudi kendaraan berat. Hal ini menegaskan bahwa beban kerja yang tinggi, baik dari sisi tuntutan fisik seperti durasi mengemudi yang panjang dan kurangnya waktu istirahat, maupun dari sisi psikologis seperti tekanan pengiriman dan beban tanggung jawab atas muatan berbahaya, dapat memperburuk kondisi tubuh dan pikiran pengemudi. Kelelahan yang diakumulasi dari beban kerja tersebut berkontribusi pada penurunan konsentrasi, melambatnya reaksi, serta gangguan dalam pengambilan keputusan saat menghadapi situasi kritis di jalan raya.

2. LANDASAN TEORI

2.1. Kinerja

Kinerja pengemudi yang mumpuni mencerminkan kemampuan teknis mengoperasikan kendaraan, dan perilaku keselamatan yang konsisten serta pengelolaan beban kerja yang efektif. Afandi (2021) menjelaskan bahwa kinerja adalah hasil pekerjaan individu yang dipengaruhi oleh keterampilan, pengalaman, dan dedikasi selama menyelesaikan tugas yang diberikan.

Kinerja memiliki tiga dimensi sebagaimana dijelaskan oleh Afandi (2021), yaitu:

a. Hasil Kerja

Dimensi hasil kerja menjelaskan sejauh mana pengemudi mampu mencapai kuantitas hasil kerja yang berupa capaian target operasional seperti kuantitas hasil kerja berupa jumlah pengantaran tepat waktu yang dilakukan pengemudi, kualitas hasil kerja yang menjamin minimnya insiden kecelakaan, serta efisiensi dalam melaksanakan tugas seperti efisiensi bahan bakar.

b. Perilaku Kerja

Dimensi kedua mengacu pada dimensi perilaku kerja dimana tindakan nyata pengemudi selama bekerja, yaitu memiliki disiplin kerja dalam mengemudi seperti penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), memiliki inisiatif dalam menjaga kondisi kendaraan dan memiliki ketelitian dalam melaksanakan operasional seperti kepatuhan terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP).

c. Sifat Pribadi

Dimensi karakteristik sifat pribadi meliputi kemampuan memimpin dalam menyelesaikan pekerjaan, kejujuran dalam melaksanakan tanggung jawab tugas dan kreativitas yang baik menyelesaikan permasalahan yang dihadapi. Dimensi ini berkaitan dengan atribut psikologis yang melekat pada diri pengemudi yaitu kepemimpinan, kejujuran dan kreativitas.

2.2. Beban Kerja

Pendekatan multidimensi atas beban kerja yang digunakan dalam berbagai studi juga memperjelas bahwa beban kerja tidak hanya berdampak secara fisik, tetapi juga secara kognitif dan emosional. Jika beban kerja melebihi kemampuan pekerja, maka dapat menyebabkan kelelahan, sebaliknya jika terlalu rendah dapat menyebabkan rasa bosan dan kurang produktif. Menurut Lyudkk, (2017) beban kerja secara kognitif yang dihadapi pengemudi berasal dari rambu-rambu lalu lintas di jalan raya. Semakin kompleks maka waktu reaksi yang dibutuhkan meningkat, terlepas dari pengalaman mengemudi dan peran jenis kelamin.

Beban kerja menurut Hart dan Staveland (dikutip oleh Budiasa, 2021) terdiri atas enam indikator beban kerja sebagai berikut, yaitu :

a. Permintaan fisik (*Physical demand*)

Tingkat aktivitas fisik yang diperlukan dalam melaksanakan tugas.

b. Upaya (*Effort*)

Usaha fisik dan mental yang dikeluarkan untuk mencapai tingkat kinerja yang diharapkan.

c. Permintaan mental (*Mental demand*)

Tingkat aktivitas mental dan perseptual yang dibutuhkan untuk melihat, mengingat, dan mencari informasi selama bekerja.

d. Permintaan sementara (*Temporal demand*)

Tingkat tekanan waktu yang dirasakan selama pelaksanaan tugas.

e. Tingkat frustrasi (*Frustration level*)

Sejauh mana individu merasa tidak aman, putus asa, tersinggung, atau terganggu dibandingkan dengan perasaan aman, puas, nyaman, dan kepuasan diri.

f. Hasil Kinerja (*Performance*)

Tingkat keberhasilan individu dalam menyelesaikan pekerjaan dan tingkat kepuasan terhadap hasil kerjanya.

2.3. Perilaku Berkendara Aman

Pemahaman berkendara yang sesuai dengan aturan yang berlaku, cenderung dimaknai berkendara aman secara awam. Hirsch, (2014) mengemukakan konsep berkendara aman sebagai bagian dari mengemudi legal yang disertai dengan memperhitungkan kemungkinan terjadinya kecelakaan sehingga memungkinkan untuk memaksimalkan pelatihan pencegahan tabrakan dan pemberian lisensi pengemudi berdasarkan pengajaran protokol keselamatan. Sementara menurut Nygårdhs (2020), perilaku berkendara aman ini termasuk dalam konsep *adaptive behaviour*, yaitu perilaku penyesuaian yang memungkinkan pengemudi mempertahankan margin keselamatan (*safety margins*) atau batas-batas keselamatan dalam *comfort zone* berdasarkan kemampuan individu dan situasi lalu lintas yang dihadapi. Perilaku adaptif ini terdiri dari dua bentuk utama, yaitu adaptasi proaktif, yaitu penyesuaian yang dilakukan untuk mengantisipasi tuntutan lalu lintas yang diperkirakan

akan terjadi, seperti menjaga jarak aman, mengurangi kecepatan, dan memilih jalur yang aman, dan adaptasi reaktif, yaitu penyesuaian sebagai respon langsung terhadap perubahan situasi mendadak di jalan, seperti tindakan menghindar saat ada potensi bahaya.

Nygårdhs (2020, h.15–26), menyatakan bahwa terdapat dua aspek utama yang mencerminkan perilaku berkendara aman, yaitu:

a. Aspek perilaku adaptasi proaktif (*Proactive Adaptation*).

Penyesuaian perilaku yang dilakukan pengemudi untuk mempertahankan *safety margins* sebelum risiko terjadi, dengan cara mengantisipasi situasi atau risiko lalu lintas sebelum terjadi. Perilaku proaktif mengemudi dalam mengemudi adalah dengan menjaga jarak aman, mengurangi kecepatan di area berindikasi resiko, dan memilih jalur yang aman sesuai dengan ketentuan operasional.

b. Aspek perilaku adaptasi reaktif (*Reactive Adaptation*).

Penyesuaian perilaku yang dilakukan pengemudi sebagai respons cepat terhadap perubahan atau bahaya mendadak di lalu lintas. Perilaku pengemudi dalam menghindar dari bahaya tiba-tiba, mengatur kesesuaian kecepatan saat kondisi lalu lintas berubah mendadak, atau tindakan segera dalam memberi sinyal sebelum manuver darurat.

3. METODOLOGI

Metode statistik yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif dengan teknik analisis *Linear Regression* dengan pengolahan data menggunakan JASP versi 0.16.1.0 for Windows. Dalam penelitian ini kinerja pengemudi sebagai *dependent variable*, sementara beban kerja sebagai *independent variable*, dan perilaku berkendara aman sebagai variabel *intervening*.

Populasi dari penelitian ini adalah pengemudi mobil tangki BBM PT X lokasi kerja *Fuel* PT. X di Bandung sebanyak 200 orang pengemudi aktif. Sampel dari penelitian ini berjumlah 134 responden, dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Data dikumpulkan menggunakan skala yang disusun sendiri oleh peneliti dengan skala model *Likert* yaitu skala kinerja, skala beban kerja dan skala perilaku berkendara aman, yang telah melalui proses uji validitas isi dan uji reliabilitas. Hasilnya skala kinerja terdiri dari 39 item dan $\alpha = 0,920$, skala beban kerja terdiri dari 25 item dan $\alpha = 0,859$, dan skala perilaku berkendara aman terdiri dari 31 item dan $\alpha = 0,938$.

Dalam penelitian ini, skala kinerja menggunakan aspek-aspek dari Afandi (2021), skala beban kerja menggunakan aspek-aspek dari Hart dan Staveland (dalam Budiasa, 2021) dan skala perilaku berkendara aman menggunakan aspek-aspek dari Nygårdhs (2020).

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Partisipan dominan dalam penelitian ini adalah pria (134 orang). Sebagian besar subyek penelitian memiliki kinerja pada taraf tinggi (73 orang), beban kerja pada taraf tinggi (65 orang), dan perilaku berkendara aman pada taraf tinggi (65 orang). Selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 4.1 dan Tabel 4.2.

Tabel 4. 1. Deskripsi Statistik

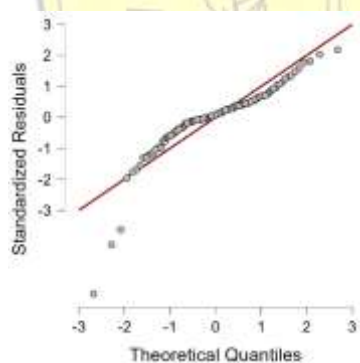
	Kinerja Pengemudi	Perilaku Berkendara Aman	Beban Kerja
Valid	134	134	134
Missing	0	0	0
Mean	116.493	93.627	75.373
Std. Deviation	17.406	12.790	10.801

Tabel 4. 2. Data demografis penyebaran responden penelitian

Kategori	Frekuensi	Presentase
Kinerja		
Pengemudi		
Tinggi	73	54%
Sedang	16	12%
Rendah	45	34%
Perilaku		
Berkendara		
Aman		
Tinggi	65	48%
Sedang	21	16%
Rendah	48	36%
Beban Kerja		
Tinggi	65	48%
Sedang	16	12%
Rendah	53	40%

4.1 Uji Normalitas

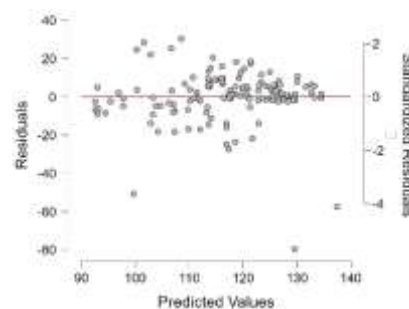
Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji normalitas visual dengan grafik *Q-Q Plots Standardized Residuals*. Didapatkan hasil grafik dengan sebaran data menyebar dan mengikuti garis diagonal, sehingga dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal, (dapat dilihat pada Gambar 4.1).



Gambar 4.1 Q-Q Plot Standardized Residuals

4.2 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dengan menggunakan grafik *Scatter Plots* menghasilkan kesimpulan bahwa tidak ada pola yang jelas, sebaran data menyebar di atas dan di bawah, atau di sekitar angka 0, sehingga dapat disimpulkan bahwa asumsi heteroskedastisitas terpenuhi atau tidak terjadi gejala heteroskedastisitas, sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 4.2.



Gambar 4. 2. Grafik scatter plots

4.3 Uji Multikolinearitas

Berdasarkan uji multikolinearitas, dihasilkan angka VIF pada variabel beban kerja sebesar 1,492 ($<10,00$) dan nilai *tolerance* sebesar 0,670 ($>0,10$), pada variabel perilaku berkendara aman dengan nilai VIF sebesar 1,492 ($<10,00$) dan nilai *tolerance* sebesar 0,670 ($>0,10$). Artinya tidak terjadi masalah multikolinearitas. Nilai VIF dan *tolerance* dapat dilihat pada Tabel 4.3. Setelah uji normalitas, uji heteroskedastisitas dan multikolienaritas terpenuhi, maka dapat dilakukan uji regresi linier.

Tabel 4.3. Coefficients

Model	B	t	p	Collinearity Statistics	
				tolerance	VIF
H ₁ Beban kerja x kinerja	0,429	3,112	0,002	0,670	1,492
H ₂ Perilaku Berkendara Aman x kinerja	0,547	4,695	<0,001	0,670	1,492
H ₃ Beban Kerja x Perilaku Berkendara Aman	0,680	8,060	<0,001	1,000	1,000

4.4 Uji-t Parsial

Uji-t Parsial pada H₁ menghasilkan nilai *p-value* = 0,002; maka $p < 0,05$ yang artinya variabel beban kerja (X_1) berpengaruh terhadap variabel kinerja (Y), nilai *p-value* dapat dilihat pada Tabel 4.3. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Lyu dkk, (2017); Wen dkk, (2021); Muslih dan Anshari Damanik, (2022); Paramita dan Suwandana, (2022); Kobis, Fanggalid dan Timuneno, (2023); Hutabarat, (2023);

Nengah Weni dkk, (2023); Widarto dkk, (2022); Nurhasanah, Jufrizen dan Tupti, (2022); Mufida Ahmad, Handaru dan Usman, (2022); Zuriana, Septarina, dan Suwani, (2024); Mutiah dan Suryani, (2024); Hendra Saputro dan Riadi Akbar (2024); Zulkarnaen dkk, (2024); Putri dan Maura, (2024); Pranesty dan Rahmi, (2024); Alvionita dan Hendra Saputro, (2024); dan Silaban, Handaru dan Saptono, (2021).

Kemudian uji-t parsial pada H_2 menghasilkan nilai $p\text{-value} < 0,001$; maka $p < 0,05$ yang artinya variabel perilaku berkendara aman (X_2) berpengaruh terhadap variabel kinerja (Y) secara signifikan, nilai $p\text{-value}$ dapat dilihat pada Tabel 4.3. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Al-Mekhlafi dkk, (2021); Al-Mekhlafi dkk, (2022); Al-Mekhlafi dkk, (2023) dan Al-Mekhlafi dkk, (2023).

Sementara itu, uji-t parsial pada H_3 menghasilkan nilai $p\text{-value} < 0,001$; maka $p < 0,05$ yang artinya variabel beban kerja (X_1) berpengaruh terhadap variabel perilaku berkendara aman (X_2) secara signifikan, nilai $p\text{-value}$ dapat dilihat pada Tabel 4.3. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Di Flumeri dkk, (2018) dimana beban kerja saat mengemudi akan berpengaruh pada perilaku pengemudi saat berkendara.

4.5 Uji F

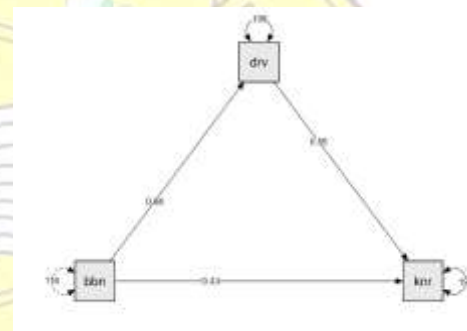
Uji F yang dilakukan pada H_3 menghasilkan nilai $p\text{-value} < 0,001$; maka $p < 0,05$ yang artinya variabel beban kerja (X_1) dan perilaku berkendara aman (X_2) secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap variabel kinerja (Y), nilai $p\text{-value}$ dapat dilihat pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4 ANOVA

Model	R^2	F	p
H_4	0,356	36,193	<0,001

4.6 Uji Path Analysis

Berdasarkan uji analisis jalur, hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh langsung beban kerja melalui perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi mobil tangki BBM PT. X di Bandung, secara signifikan sebesar 0,429, dan pengaruh tidak langsung beban kerja melalui perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi mobil tangki BBM PT. X di Bandung, secara signifikan sebesar 0,372. Sementara pengaruh total sebesar 0,801. Dapat dikatakan bahwa pengaruh langsung lebih besar dari pengaruh tidak langsung. Dimana kinerja, beban kerja dan perilaku berkendara aman berkategori tinggi. Secara rinci tertera pada gambar 4.3 berikut.



Gambar 4.3 Path Plot

4.7 Koefisien Determinasi (R^2)

Kemudian, dengan menggunakan *enter method* diperoleh $R^2=0,356$ (tabel 4.4). Artinya beban kerja dan perilaku berkendara aman secara bersama-sama memberikan kontribusi sebesar 35,6% ($0,356 \times 100\%$) terhadap kinerja pengemudi. Sedangkan kontribusi sebesar 64,4% ($100\% - 35,6\%$) lainnya berasal dari faktor-faktor lain yang tidak diteliti pada penelitian ini, seperti kewaspadaan atau *situation awareness*, (Wijayanto dkk, 2020), mendengarkan musik, (Wen dkk, 2021); komitmen kerja pengemudi atau *driver engagement*, (Weaver dkk, 2022); tingkat kelelahan mengemudi atau *driving fatigue*, (Al-Mekhlafi, 2023) dan *driver work environment*, (Al-Mekhlafi, 2023). Analisis *linear regression stepwise*

method, diperoleh skor $R^2=0,308$ pada variabel perilaku berkendara aman. Artinya kontribusi perilaku berkendara aman mendominasi sebesar 30,8% terhadap kinerja pengemudi.

Dalam penelitian ini, peneliti menghadapi beberapa hambatan yang mempengaruhi kondisi dari penelitian yang dilakukan. Terdapat keterbatasan teknis dalam pengumpulan data, seperti masih terdapat potensi kesalahan persepsi dalam memahami skala, dan waktu pengisian skala yang dilakukan di sela-sela waktu kerja, dapat memengaruhi akurasi jawaban. Oleh karena itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar untuk penelitian selanjutnya yang lebih komprehensif dengan pendekatan campuran (*mixed methods*), perluasan lokasi, atau penambahan variabel mediasi dan moderasi untuk memperkaya pemahaman tentang faktor-faktor yang memengaruhi kinerja pengemudi secara lebih holistik.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan uji analisa data, hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh langsung beban kerja melalui perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi mobil tangki BBM PT. X di Bandung, secara signifikan sebesar 0,429, dan pengaruh tidak langsung beban kerja melalui perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi mobil tangki BBM PT. X di Bandung, secara signifikan sebesar 0,372. Sementara pengaruh total sebesar 0,801. Dapat dikatakan bahwa pengaruh langsung lebih besar dari pengaruh tidak langsung. Dimana kinerja, beban kerja dan perilaku berkendara aman berkategori tinggi. Sementara kontribusi simultan beban kerja dan perilaku berkendara aman terhadap kinerja pengemudi sebesar 35,6%, dimana 64,4% berasal dari faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Afandi, P. (2021). *Manajemen sumber daya manusia: Teori, konsep dan indikator*. Zanafa Publishing.

Al-Mekhlafi, A. B. A., Isha, A. S. N., Chileshe, N., Abdulrab, M., Kineber, A. F., & Ajmal, M. (2021). Impact of safety culture implementation on driving performance among oil and gas tanker drivers: A partial least squares structural equation modelling (pls-sem) approach. *Sustainability (Switzerland)*, 13(16). <https://doi.org/10.3390/su13168886>

Al-Mekhlafi, A. B. A., Isha, A. S. N., Abdulrab, M., Ajmal, M., & Kanwal, N. (2022). Moderating effect of safety culture on the association inter work schedule and driving performance using the theory of situation awareness. *Heliyon*, 8(11). <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2022.e11289>

Al-Mekhlafi, A. A., Isha, A. S. N., Al-Quraishi, M. S., & Kanwal, N. (2023). Implementation of a psychomotor vigilance test to investigate the effects of driving fatigue on oil and gas truck drivers' performance. *Frontiers in Public Health*, 11, Article 1160317. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2023.1160317>

Al-Mekhlafi, A. B. A., Isha, A. S. N., Al-Tahitah, A. N., Kineber, A. F., Al-Dhawi, B. N. S., & Ajmal, M. (2023). Modelling the Impact of Driver Work Environment on Driving Performance among Oil and Gas Heavy Vehicles: SEM-PLS. *Safety*, 9(3). <https://doi.org/10.3390/safety9030048>

Alvionita, Y., & Hendra Saputro, A. (2024). Pengaruh Kepemimpinan, Kepuasan Kerja, Dan Beban Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada Cv Bumami Food. *JEMSI (Jurnal Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi)*, 10(1), 201–208. <https://doi.org/10.35870/jemsi.v10i1.1829>

- Budiasa, I. K. (2021). *Beban kerja dan kinerja sumber daya manusia* (N. K. Suryani, Ed.; Cetakan pertama). CV. Pena Persada.
- Di Flumeri, G, Borghini G, Aricò P, Sciaraffa N, Lanzi P, Pozzi S, Vignali V, Lantieri C, Bichicchi A, Simone A and Babiloni F (2018) EEG-Based Mental Workload Neurometric to Evaluate the Impact of Different Traffic and Road Conditions in Real Driving Settings. *Frontiers in Human Neuroscience*. 12:509. doi: 10.3389/fnhum.2018.00509
- Hendra Saputro, A., & Riadi Akbar, R. (2024). Pengaruh Beban Kerja, Stres Kerja Dan Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada Pt Trifa Raya Laboratories. *JEMSI (Jurnal Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi)*, 10(1), 416–424. <https://doi.org/10.35870/jemsi.v10i1.1934>
- Hirsch, P. (2014). Proposed definitions of safe driving: An attempt to clear the road for more effective driver education. *Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference*, (January), 87. Retrieved from <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edsbl&AN=CN015561783&site=eds-live>
- Hutabarat, L., Sihombing, N. S., Herlambang, S. P., Siregar, P. N. U. S., & Sitompul, J. (2023). The Effect of Competence, Compensation, Workload, and Work Motivation toward Employee Performance. *International Journal of Finance, Economics and Business*, 2(1), 84–92. <https://doi.org/10.56225/ijfeb.v2i1.171>
- Kobis, Y. S., Fanggidae, R., & Timuneno, T. (2023). Effect of Workload and Job Stress on Employee Performance. *Ekuitas: Jurnal Pendidikan Ekonomi*, 11(1), 48–56. <https://doi.org/10.23887/ekuitas.v11i1.56585>
- Lyu, N., Xie, L., Wu, C., Fu, Q., & Deng, C. (2017). Driver's cognitive workload and driving performance under traffic sign information exposure in complex environments: A case study of the highways in China. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 14(2). <https://doi.org/10.3390/ijerph14020203>
- Mufida Ahmad, A., Handaru, A. W., & Usman, O. (2022). The Effect of Workload, Work Stress and Work-Life Balance On Employee Performance (Case Study On Startup Employees In Jakarta). *Devotion : Journal of Research and Community Service*, 3(14), 2749–2757. <https://doi.org/10.36418/dev.v3i14.336>
- Mutiah, V., & Suryani, R. E. (2024). Pengaruh Kepemimpinan Transformatif, Komitmen Organisasi dan Beban Kerja terhadap Kinerja Karyawan PT. Mitra Sindo Sukses. *IKRAITH-EKONOMIKA*, 7(1), 115–125. <https://doi.org/10.37817/ikraith-ekonomika.v7i1.3295>
- Muslih, M., & Anshari Damanik, F. (2022). Effect of Work Environment and Workload on Employee Performance. *International Journal of Economics, Social Science, Entrepreneurship and Technology (IJESET)*, 1(1), 23–35. <https://doi.org/10.55983/ijeset.v1i1.24>
- Nengah Weni, N., Gede Putu Kawiana, I., & Made Astrama, I. (2023). The Effect of Workload and Work Stress on Employee Performance with Burnout as A Mediation Variable (Case Study at a Health Laboratory in Denpasar City). *International Journal of Social Science, Education, Communication and Economics (SINOMICS JOURNAL)*, 2(2), 397–410. <https://doi.org/10.54443/sj.v2i2.145>
- Nurhasanah, N., Jufrizen, J., & Tupti, Z. (2022). Pengaruh Etika Kerja, Budaya Organisasi Dan Beban Kerja Terhadap

- Kinerja Karyawan Dengan Kepuasan Kerja Sebagai Variabel Intervening. *Jesya (Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah)*, 5(1), 245–261. <https://doi.org/10.36778/jesya.v5i1.618>
- Nygårdhs, S. (2020). *Adaptive behaviour in traffic: An individual road user perspective* [Doctoral dissertation, Linköping University]. Linköping Studies in Arts and Sciences No. 787, Faculty of Arts and Sciences, Linköping University. <https://www.researchgate.net/publication/341911686>
- Paramita, N. K. S., & Suwandana, I. G. M. (2022). Effect of Job Stress, Work Conflict, and Workload on Employees' Performance. *European Journal of Business and Management Research*, 7(4), 125–128. <https://doi.org/10.24018/ejbmr.2022.7.4.1508>
- Pranesty, I., & Rahmi, Palupi Permata. (2024). Pengaruh Beban Kerja, Kompensasi, dan Motivasi terhadap Kinerja Karyawan PT Fastrata Buana Divisi Penjualan Cabang Bandung. *JEMSI (Jurnal Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi)*, 10(1), 758–767. <https://doi.org/10.35870/jemsi.v10i1.2123>
- Putri, M. A., & Maura, Y. (2024). Pengaruh Stres, Motivasi Dan Beban Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Blue Bird Pool Garuda. *IKRAITH-EKONOMIKA*, 7(1), 107–114. <https://doi.org/10.37817/ikraith-ekonomika.v7i1.3294>
- Silaban, R. L., Handaru, A. W., & Saptono, A. (2021). Effect of Workload, Competency, and Career Development on Employee Performance with Organizational Commitment Intervening Variables. *The International Journal of Social Sciences World*, 3(1), 294–311. Retrieved from <https://doi.org/10.5281/zenodo.5091470>
- Wijayanto, T., Marcillia, S. R., Lufityanto, G., Wisnugraha, B. B., Alma, T. G., & Abdianto, R. U. (2021). The effect of situation awareness on driving performance in young sleep-deprived drivers. *IATSS Research*, 45(2), 218–225. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.10.002>
- Weaver, S. M., Roldan, S. M., Gonzalez, T. B., Balk, S. A., & Philips, B. H. (2022). The Effects of Vehicle Automation on Driver Engagement: The Case of Adaptive Cruise Control and Mind Wandering. *Human Factors*, 64(6), 1086–1098. <https://doi.org/10.1177/0018720820974856>
- Wen, H., Sze, N. N., Zeng, Q., dan Hu, S. (2019). Effect of Music Listening on Physiological Condition, Mental Workload, and Driving Performance with Consideration of Driver Temperament. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16, 2766; doi:10.3390/ijerph16152766
- Widarto, Irawanto, Riky Welli Saputra, & Risda Hayaty. (2022). The Effect of Discipline and Workload on Employee Performance with Motivation Mediation on Administrative Bureau Employees Leading of the Regional Secretariat of South Kalimantan Province. *East Asian Journal of Multidisciplinary Research*, 1(6), 1077–1100. <https://doi.org/10.55927/eajmr.v1i6.732>
- Zulkarnaen, Niken Annisa., Ismail, Gurawan Dayona., Wijaya, F., Mubarok, Dadan Abdul Aziz., & Herlinawati, Erna. (2024). Pengaruh Kepemimpinan, Beban Kerja, dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan PT Atamora Teknik Makmur Kota Jakarta Pusat. *JEMSI (Jurnal Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi)*, 10(1), 733–741.

<https://doi.org/10.35870/jemsi.v10i1.2083>

Zuriana, Z., Septarina, L., & Suwani, K. (2024). Pengaruh Beban Kerja dan Motivasi Ekstrinsik terhadap Kinerja Karyawan yang dilakukan di PT Lautan Berlian Utama Motors Mitsubishi Bandar Jaya Lampung. *Jesya*, 7(1), 566–574. <https://doi.org/10.36778/jesya.v7i1.1408>

