

## **SKRIPSI**

### **FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA SOPIR OTOBUS DI TERMINAL TIPE A KECAMATAN LEUNG BATA KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022**

Skripsi ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat  
Universitas Muhammadiyah Aceh



**AYUNDA RISKIYATUL JANNAH**

**1807110069**

**PROGRAM STUDI ILMU KESEHATAN MASYARAKAT  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
2022**

**SKRIPSI**

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA SOPIR  
OTOBUS DI TERMINAL TIPE A KECAMATAN LEUNG BATA KOTA BANDA ACEH  
TAHUN 2022**



**AYUNDA RISKIYATUL JANNAH**  
**1807110069**

**PROGRAM STUDI ILMU KESEHATAN MASYARAKAT  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
2022**

## LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ayunda Riskiyatul Jannah

NPM : 1807110069

Fakultas : Kesehatan Masyarakat

Peminatan : Kesehatan Dan Keselamatan Kerja

Judul Proposal : FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU  
*SAFETY DRIVING* PADA SOPIR OTOBUS DI TERMINAL TIPE A  
KECAMATAN LEUNG BATA KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022.

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya buat adalah benar hasil karya sendiri/tidak di buat oleh orang lain. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa proposal ini di buat oleh orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang di tetapkan oleh Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh (FKM UNMUHA) termasuk pembatalan hasil seminar proposal.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada paksaan.

Banda Aceh, Februari 2022  
  
Ayunda Riskiyatul Jannah



## ABSTRAK

**NAMA : Ayunda Riskiyatul Jannah**

**NPM : 1807110069**

**“FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA SOPIR OTOBUS DI TERMINAL TIPE A KECAMATAN LEUNG BATA KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022”**

xv + 125 halaman + 10 tabel + 2 gambar + 17 lampiran

Sopir merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Sopir mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya bus sehingga perilaku *safety driving* sangatlah di perlukan bagi setiap orang yang akan menjadi seorang sopir untuk kendaraan.

Penelitian ini bersifat deskriptif analitik dengan pendekatan *cross-sectional*. Populasi pada penelitian ini adalah sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh berjumlah 218 orang. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *simple random sampling* dan diperoleh sampel sebanyak 68 orang responden. Penelitian ini telah dilakukan pada tanggal 27 januari sampai dengan tanggal 07 bulan Februari tahun 2022. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara dengan menggunakan kuesioner sebagai instrumen penelitian, selanjutnya dilakukan uji statistik dengan uji *chi-square*.

Penelitian menunjukkan bahwa 60,3% sopir di terminal tipe A Kota Banda Aceh memiliki perilaku *safety driving* tidak baik, 45,6% sopir menjawab sopir tidak berperan, 66,2% sopir menjawab tidak ada *safety briefing*, 44,2% sopir tidak mengikuti pelatihan mengemudi dan 83,8% sopir kurang berpengalaman. Dari hasil uji statistik dapat disimpulkan ada hubungan antara peran atasan ( $p\text{-value}=0,015$ ), *safety briefing* ( $p\text{-value}=0,028$ ), pelatihan mengemudi ( $p\text{-value}=0,029$ ), pengalaman kerja ( $p\text{-value}=0,006$ ) dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.

Diharapkan kepada pihak Dinas Kesehatan dan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh agar lebih sering mengadakan penyuluhan, dan memasang media informasi seperti pamflet tentang pentingnya perilaku *safety driving*, agar sopir lebih paham tentang keselamatan dalam mengemudi.

**Kata Kunci : Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Perilaku *Safety Driving*, *Safety Brieng*, Pelatihan Mengemudi, Pengalaman Kerja.**

**Daftar Kepustakaan : 56 (2000-2021)**

**Daftar Lampiran : 11**

**Daftar Gambar : 5**

**PERNYATAAN PERSETUJUAN**

Skripsi Ini Telah Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Skripsi  
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh

Banda Aceh, Juni 2022

**Pembimbing I**



**(Dedi Andria, SKM, M.Kes)**

**Pembimbing II**



**(Tahara Dilla Santi, M.Biomed)**

**MENGETAHUI,  
DEKAN FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH**



**(Prof. Asnawi Abdullah, SKM, MHSM, Msc.HPPF, DLSHTM, Ph.D)**

**NIP: 19710703 1995 03 1 001**

**LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING**

**SKRIPSI**

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA SOPIR  
OTOBUS DI TERMINAL TIPE A KECAMATAN LUENG BATA KOTA BANDA ACEH  
TAHUN 2022**

Skrripsi Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat  
Universitas Muhammadiyah Aceh

OLEH :

**AYUNDA RISKIYATUL JANNAH**

**NPM: 1807110069**

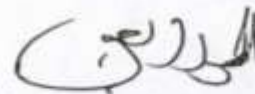
Banda Aceh, Juni 2022

**Pembimbing I**



**(Dedi Andria, SKM, M.Kes)**

**Pembimbing II**



**(Tahara Dilla Santi, M.Biomed)**

**MENGETAHUI,  
DEKAN FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH**



**(Prof. Asnawi Abdullah, SKM, MHSM, Msc.HPPF, DLSHTM, Ph.D)**

**NIP: 19710703 1995 03 1 001**

**PENGESAHAN TIM PENGUJI**

Skripsi ini Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji Skripsi  
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh

Banda Aceh, Juni 2022

Pembimbing I : Dedi Andria, SKM, M.Kes

Pembimbing II : Tahara Dilla Santi, M.Biomed

Penguji I : Basri Aramico, SKM, MPH

Penguji II : Anwar Arbi, S.Si, M.Pd

**MENGETAHUI,  
DEKAN FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH**

**(Prof. Asnawi Abdulfah, SKM, MHSM, Msc.HPPF, DLSHTM, Ph.D)**

**NIP: 19710703 1995 03 1 001**

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT, dimana atas rahmat dan hidayah-Nya penulis telah dapat menyelesaikan Skripsi ini, shalawat dan salam kepada Nabi Muhammad S.A.W yang telah membawa kita dari alam jahiliyahh ke alam islamiah.

Penulisan ini satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh. Dengan terwujudnya penulisan akhir ini, maka dengan penuh keikhlasan penulis sampaikan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada bapak **Dedi Andria, SKM, M.Kes** dan ibu **Tahara Dilla Santi, M.Biomed** selaku pembimbing yang telah memberi petunjuk, arahan, bimbingan, dan dukungan mulai dari awal penulisan sampai akhir penulisan ini dan terimakasih juga kepada :

1. Kedua orang tua tercinta yang selalu memberikan do'a dan semangat dalam penyelesaian Proposal ini.
2. Bapak **Dr. H. Aslam Nur, MA** selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Aceh.
3. Bapak **Prof. Asnawi Abdullah, SKM, MHSM, M.Sc. HPPF, DLSHTM, Ph.D** selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh.
4. Para Dosen Penguji di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh.
5. Para Dosen dan Staf Akademik Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh.
6. Semua teman-teman yang telah membantu dalam penyelesaian Proposal ini.

Akhirnya kepada Allah S.W.T kita sepantasnya berserah diri, tiada satupun yang terjadi tanpa kehendaknya. Harapan penulis, semoga Proposal ini bermanfaat bagi penulis sendiri maupun bagi segenap pembaca dan masyarakat .

Banda Aceh, Februari 2022



Ayunda Riskiyatul Jannah

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>JUDUL DALAM</b> .....	<b>i</b>
<b>PERNYATAAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>LEMBARAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>v</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>11</b>
1.1 Latar Belakang .....	11
1.2 Rumusan Masalah .....	15
1.3 Ruang Lingkup Penelitian .....	15
1.4 Tujuan Penelitian .....	15
1.4.1 Tujuan Umum .....	15
1.4.2 Tujuan Khusus .....	15
1.5 Manfaat Penelitian .....	16
1.5.1 Bagi Penelitian .....	16
1.5.2 Tempat Penelitian .....	16
1.5.3 Institusi Pendidikan .....	16
1.5.4 Institusi Dinas .....	17
1.6 Sistematika penulisan .....	17
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>19</b>
2.1 Tinjauan Umum Tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja.....	19
2.1.1 Definisi Kesehatan dan Keselamatan Kerja.....	19
2.1.2 Keselamatan Kerja.....	20
2.1.3 Kecelakaan Kerja .....	21
2.2 Tinjauan Umum Tentang Perilaku.....	23
2.2.1 Pengertian Perilaku .....	23
2.2.2 Pengelompokan Perilaku .....	23
2.3 Tinjauan Umum Tentang Variabel yang Diteliti .....	27
2.3.1 Safety driving.....	27
2.3.1.1 Pengertian Safety driving .....	27
2.3.1.2 Manfaat Safety Driving .....	28
2.3.1.3 Faktor-faktor yang Penting dalam Safety Driving .....	29
2.3.2 Pengalaman Mengemudi .....	33
2.3.3 Tingkat Pendidikan .....	33
2.3.4 Pelatihan Mengemudi .....	34
2.3.5 Istirahat Kerja .....	35
2.3.6 Kelelahan Kerja.....	36
2.3.6.1 Jenis Kelelahan .....	38
2.3.6.2 Faktor Penyebab Kelelahan .....	40
2.3.6.3 Gejala Gejala Kelelahan Kerja .....	42

2.4 Faktor Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir otobus di terminal Batoh Kota Banda Aceh Tahun 2021.....	43
2.4.1 Hubungan Peran Atasan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir.....	43
2.4.2 Hubungan Safety Briefing Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir .....	44
2.4.3 Hubungan Pelatihan Mengemudi Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir	46
2.4.4 Hubungan Pengalaman Kerja Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir .....	47
2.4 Kerangka Teori .....	48
<b>BAB III KERANGKA KONSEP.....</b>	<b>49</b>
3.1 Konsep Pemikiran.....	49
3.2 Variabel Penelitian .....	49
3.3 Definisi Operasional .....	50
3.4 Cara Pengukuran Variabel.....	51
3.5 Hipotesis Penelitian.....	52
<b>BAB IV METODE PENELITIAN.....</b>	<b>53</b>
4.1 Jenis Penelitian.....	53
4.2 Populasi Dansampel .....	53
4.2.1 Populasi .....	53
4.2.2 Sampel .....	53
4.3 Pengumpulan Data.....	54
4.3.1 Data Primer .....	54
4.3.2 Data Sekunder .....	54
4.4 Metode Pengambilan Sampel .....	54
4.5 Waktu Dan Lokasi Penelitian.....	55
4.5.1 Waktu Penelitian .....	55
4.5.2 Lokasi Penelitian.....	55
4.6 Instrumen Penelitian.....	55
4.7 Cara pengumpulan Data .....	55
4.8 Pengolahan Data .....	56
4.8.1 Editing .....	56
4.8.2 Coding .....	56
4.8.3 Tabulating.....	57
4.9 Analisa Data.....	57
4.9.1 Analisa Univariat .....	57
4.9.2 Analisa Bivariat.....	57
4.10 Penyajian Data .....	58
<b>BAB V GAMBARAN UMUM .....</b>	<b>55</b>
5.1 Gambaran.....	55
5.2 Visi dan Misi .....	55

<b>BAB VI HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>57</b>
6.1 Hasil Penelitian.....	57
6.2 Pembahasan .....	66
<b>BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>76</b>
7.1 Kesimpulan.....	76
7.2 Saran.....	78
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DOKUMENTASI PENELITIAN</b>	

## DAFTAR TABEL

	<b>HALAMAN</b>
TABEL 3.1 DEFINISI OPERASIONAL .....	45
TABEL 6.1 DISTRIBUSI FREKUENSI PERILAKU SAFETY DRIVING DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 .....	74
TABEL 6.2 DISTRIBUSI FREKUENSI PERAN ATASAN DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 .....	75
TABEL 6.3 DISTRIBUSI FREKUENSI SAFETY BRIEFING DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 .....	76
TABEL 6.4 DISTRIBUSI FREKUENSI PELATIHAN MENGENAL DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 .....	76
TABEL 6.5 DISTRIBUSI FREKUENSI PENGALAMAN KERJA DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 .....	77
TABEL 6.6 TABULASI SILANG HUBUNGAN PERAN ATASAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 ....	77
TABEL 6.7 TABULASI SILANG HUBUNGAN SAFETY BRIEFING DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 ....	80
TABEL 6.8 TABULASI SILANG HUBUNGAN PELATIHAN MENGENAL DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH TAHUN 2022 .....	81
TABEL 6.9 TABULASI SILANG HUBUNGAN PENGALAMAN KERJA DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING DI TERMINAL TIPE A KOTA BANDA ACEH .....	82

## DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 : Kuesioner Penelitian.
- LAMPIRAN 2 : Tabel Score
- LAMPIRAN 3 : Output SPSS
- LAMPIRAN 4 : Surat Penelitian Dari Fakultas Kesehatan Masyarakat Tahun  
2022
- LAMPIRAN 5 : Surat Balasan Dari Dinas Perhubungan di terminal Tipe A  
Kota Banda Aceh Tahun 2022
- LAMPIRAN 6 : Dokumentasi Penelitian
- LAMPIRAN 7 : Master Tabel

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Sopir atau pengemudi mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Pengemudi merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Pengemudi mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya bus (Dirjen Perhubungan Darat, 2020).

Kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja merupakan penyakit yang sering terjadi pada sektor formal maupun sektor informal (seperti sektor manufaktur, transportasi, konstruksi, pertambangan, pariwisata). Salah satu pengemudi sektor informal adalah para pengemudi angkutan umum yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas. Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas sangat dipengaruhi oleh pengemudi kendaraan (Palimbong, 2015).

Data dari WHO, saat ini kecelakaan transportasi jalan di dunia telah mencapai 1,5 juta korban meninggal dan 35 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (2,739 jiwa dan luka-luka 63,013 jiwa per hari). Menurut International Labour Organization (ILO), rata-rata pertahun terdapat 99.000 kasus kecelakaan kerja dan 70% diantaranya berakibat fatal, yaitu kematian dan cacat seumur hidup. Rata-rata pertahun total kerugian mencapai Rp. 280 Triliun. Sebanyak 85% korban meninggal akibat kecelakaan, ini terjadi di negara-

negara berkembang. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di kawasan Asia Pasifik memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia dan Indonesia termasuk di dalamnya (Putri, 2016).

Data dari kepolisian RI didapatkan angka rata-rata yang sangat mencengangkan ini bahwa tiap 1 jam rata-rata telah terjadi 10 kecelakaan lalu lintas. Tiap 10 menit 1 orang menderita luka ringan akibat kecelakaan. Tiap 15 menit 1 orang yang menderita luka berat akibat kecelakaan dan tiap 30 menit 1 orang meninggal dunia akibat kecelakaan (Setiawati, 2014).

Alat transportasi bus di Indonesia memang sangat diminati, selain murah dari harga transportasi lainnya bus juga mudah untuk ditemui. Selain di terminal, bus juga dapat diberhentikan di pinggir jalan besar. Inilah kemudahan menggunakan transportasi model bus, sebagian orang menganggapnya praktis, murah, dan cepat. Dengan esensi cepat dan murah ini, terkadang penumpang bus mengabaikan keselamatannya (Setiawati, 2014).

Terminal Batoh adalah terminal yang masuk kedalam tipe A yang ada di Provinsi Aceh. Terminal ini terletak di Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh yang beroperasi 24 jam dalam sehari, karena merupakan jalur angkutan otobus antar kota dan antar provinsi. Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada tanggal 10 Agustus 2020 terhadap 40% bus AKAP (Angkutan Kota Antar Provinsi) dan AAK (Angkutan Antar Kota) diketahui 1% Bus AKAP terlihat kondisi ban sudah mulai aus baik ban belakang maupun ban depan, sedangkan 0,6% bus AKAP dengan kondisi ban yang masih bagus. Semua bus AKAP dengan kondisi lampu-lampu yang

manjala, namun terdapat 0,4% bus AKAP yang tidak terdapat sabuk pengaman (Dishub Kota Banda Aceh, 2022).

Berdasarkan wawancara awal yang di lakukan peneliti pada 5 orang penumpang otobus yang ada di terminal Batoh diketahui bahwa perilaku sopir selama mengemudikan bus diketahui bahwa semua sopir dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi, atau mengejar waktu dalam rangka jumlah setoran. Sopir juga terkadang mengambil jalur kiri pada saat menyalip kendaraan lain seperti truk, atau menerobos lampu merah jika kondisi jalan memungkinkan untuk dilewati.

Kasus kecelakaan bus sudah beberapa kali terjadi di Aceh, kasus yang baru-baru ini terjadi adalah kasus kecelakaan bus yang bertabrakan dengan mobil penumpang L-300, Gampong Paya Pasi Aceh Timur pada tanggal 10 November 2019. Pengemudi bus mengantuk dan kelelahan tetapi tidak berhenti untuk beristirahat, sehingga kehilangan konsentrasi dalam mengemudi (Serambi, 2019). Kasus yang lain adalah kecelakaan bus yang ditabrak dari belakang di jalan Banda Aceh-Medan pada tanggal 13 Oktober 2019. Dari informasi media yang diperoleh sopir memarkirkan bus di pinggir jalan untuk istirahat dan makan, pada waktu bersamaan datang mobil milik pribadi dari arah bersamaan sehingga menabrak punggung bus tersebut (Kompas, 2019).

Seringkali pengemudi juga melakukan pelanggaran lalu lintas seperti memberhentikan kendaraan secara mendadak bahkan tanpa memberikan tanda terlebih dahulu, memberhentikan kendaraan untuk penurunan penumpang maupun muatan tidak pada bahu jalan atau tidak pada tempat berhenti yang telah

ditetapkan seperti halte, terminal, berhenti atau ngetem di dekat *traffic light*. Karena dengan sistem setoran, kru tidak dibekali uang melainkan mencari uang sendiri, dengan demikian, sopir akan memburu penumpang sebanyak-banyaknya agar dapat uang sisa dari setoran (Koncono, 2018).

Hasil penelitian Rifal, dkk (2015) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada sopir bus. Semakin tua usia sopir bus bukan semakin rendah kejadian kecelakaan. Faktor perilaku sopir dalam *safety driving*, jam kerja perminggu, serta kondisi bus berhubungan secara positif dengan kejadian kecelakaan. Semakin baik perilaku sopir dalam *safety driving*, semakin mengurangi resiko kecelakaan.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Batoh Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan data kecelakaan bus yang tercatat Ditlantas Polda Aceh pada tahun 2019 sebesar 6,1 persen meningkat menjadi 10,6 persen pada tahun 2020. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk mengkaji tentang “faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022”.

## **1.3 Ruang Lingkup Penelitian**

Untuk memperjelas arah penulisan dan menghindari luasnya permasalahan yang timbul di lapangan, terbatasnya waktu dan biaya maka penulis hanya bisa

membahas sesuai dengan variabel. Adapun Variabel dari penelitian ini yaitu Perilaku *safety driving*, peran atasan, *safety briefing*, pelatihan mengemudi dan pengalaman kerja.

## **1.4 Tujuan Penelitian**

### **1.4.1 Tujuan Umum**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.

### **1.4.2 Tujuan Khusus**

Berdasarkan dari rumusan masalah tersebut maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui hubungan peran atasan dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.
2. Untuk mengetahui hubungan *safety briefing* dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.
3. Untuk mengetahui hubungan pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.
4. Untuk mengetahui hubungan pengalaman kerja dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.

## **1.5 Manfaat penelitian**

### **1.5.1 Bagi peneliti**

Hasil penelitian ini diharapkan sebagai sarana untuk mengembangkan kemampuan, menambah pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman dalam melakukan penelitian sehingga penelitian ini diharapkan dapat dipakai sebagai

dasar dalam usaha peningkatan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh.

### **1.5.2 Tempat penelitian**

Sebagai bahan masukan dan informasi mengenai perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh.

### **1.5.3 Institusi pendidikan**

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan informasi baru tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus bagi institusi pendidikan khususnya fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh.

### **1.5.4 Institusi dinas**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi bagi Dinas Kesehatan Kota Banda Aceh tentang perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.

## **1.6 Sistematika penulisan**

Untuk memudahkan pembacaan dan pemahaman terhadap proposal penelitian ini maka disusun laporan dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan, Dalam bab ini dikemukakan latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, hipotesis, dan manfaat penelitian.

BAB II : Tinjauan kepustakaan, Dalam bab ini dikemukakan pengertian, perilaku *safety driving*, faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving*, kerangka teoritis.

- BAB III : Kerangka konsep, Dalam bab ini dikemukakan konsep pemikiran, variabel penelitian, definisi operasional, cara pengukuran variabel, hipotesis penelitian.
- BAB IV : Metodologi penelitian, Dalam bab ini dikemukakan jenis penelitian, lokasi penelitian, waktu penelitian, populasi dan sampel, pengumpulan data, pengolahan data, analisis data, dan penyajian data.
- BAB V : Gambaran umum, Dalam bab ini dikemukakan keadaan geografis, demografis.
- BAB VI : Hasil penelitian dan pembahasan, Dalam bab ini dikemukakan hasil penelitian dan pembahasan.
- BAB VII : Kesimpulan dan saran, Dalam bab ini dikemukakan kesimpulan dan saran.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Definisi

##### 2.1.1 Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) menurut komisi gabungan ILO/WHO tahun 1995 adalah suatu upaya untuk mempertahankan dan meningkatkan derajat kesejahteraan fisik, mental dan sosial yang setinggi-tingginya bagi pengemudi di semua jabatan, pencegahan penyimpangan kesehatan diantara pengemudi yang disebabkan oleh kondisi pengemudian, perlindungan pengemudi dalam pengemudiannya dari risiko akibat faktor yang merugikan kesehatan, penempatan dan pemeliharaan pengemudi dalam suatu lingkungan kerja yang diadaptasikan dengan kapabilitas fisiologi dan psikologi; dan diringkaskan sebagai adaptasi pengemudi kepada manusia dan setiap manusia kepada jabatannya (Modjo, 2006).

Menurut John Ridley, Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah suatu kondisi dalam pengemudian yang sehat dan aman baik itu bagi pengemudiannya, perusahaan maupun bagi masyarakat dan lingkungan sekitar pabrik atau tempat kerja tersebut. Menurut Budiono (2003) keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu ilmu multidisiplin yang menerapkan upaya pemeliharaan dan peningkatan kondisi lingkungan kerja, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja serta melindungi tenaga kerja terhadap risiko bahaya dalam melakukan pengemudiannya serta mencegah terjadinya kerugian akibat kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, kebakaran, peledakan, dan pencemaran lingkungan.

### **2.1.2 Keselamatan Kerja**

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, perawat, alat kerja dan bahan proses pengolahannya. Landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara melakukan pengemudian (Suma'mur, 1995). Menurut Malthis dan Jackson (2002) keselamatan kerja menunjuk pada perlindungan kesejahteraan fisik dengan dengan tujuan mencegah terjadinya kecelakaan atau cedera terkait dengan pengemudian. Pendapat lain, Hadiguna (2009) menyebutkan bahwa keselamatan kerja berarti proses merencanakan dan mengendalikan situasi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja melalui persiapan prosedur operasi standar yang menjadi acuan dalam bekerja.

Tujuan keselamatan kerja menurut Mangkunegara (2001) adalah sebagai berikut :

1. Agar setiap pegawai mendapat jaminan keselamatan kerja baik secara fisik, sosial maupun psikologis.
2. Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik- baiknya.
3. Agar semua hasil produksi dipelihara keamanannya.
4. Agar setiap pegawai merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 Pasal 3 ditetapkan syarat-syarat keselamatan kerja untuk :

1. Mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja
2. Mencegah, mengurangi dan memadamkan bahaya kebakaran
3. Mencegah dan mengurangi bahaya-bahaya peledakan

### **2.1.3 Kecelakaan Kerja**

Husni (2005) menyatakan bahwa keselamatan kerja bertalian dengan kecelakaan kerja, yaitu kecelakaan yang terjadi di tempat kerja atau dikenal dengan istilah kecelakaan industri. WHO mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak dapat dipersiapkan penanggulangan sebelumnya, sehingga menghasilkan cedera yang riil. Menurut UU No. 1 Tahun 1970, kecelakaan diartikan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang mengakibatkan cedera terhadap manusia atau kerusakan terhadap harta benda serta lingkungan kerja.

Colling (1990) mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai kejadian tak terkontrol atau tak direncanakan yang disebabkan oleh faktor manusia, situasi, atau lingkungan, yang membuat terganggunya proses kerja dengan atau tanpa berakibat pada cedera, sakit, kematian, atau kerusakan properti kerja.

Suma'mur (1996) menyatakan bahwa kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Tak terduga, oleh karena peristiwa itu tidak terdapat unsur kesengajaan, lebih-lebih dalam bentuk perencanaan. Maka dari itu, peristiwa sabotase atau tindakan kriminal sebenarnya di luar lingkup kecelakaan. Kecelakaan tidak diharapkan, oleh karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai paling berat.

Hasil dari suatu kecelakaan adalah kerugian. Menurut Suma'mur, suatu kecelakaan dapat menyebabkan 5 jenis kerugian, yaitu:

1. Kerusakan
2. Kekacauan organisasi
3. Keluhan

4. Kelainan dan cacat
5. Kematian.

Ada beberapa teori yang berkembang untuk menjelaskan terjadinya kecelakaan kerja. Salah satu yang ternama adalah yang diusulkan oleh H.W. Heinrich dengan teorinya yang dikenal sebagai Teori Domino Heinrich. Dalam Teori Domino Heinrich, kecelakaan terdiri atas lima faktor yang saling berhubungan :

- a. Kondisi kerja (*Social Environment*)
- b. Kelalaian manusia (*Fault of Person*)
- c. Tindakan tidak aman (*Unsafe Act*)
- d. Kecelakaan (*Accident*)
- e. Cedera (*Injury*).

Kelima faktor ini tersusun layaknya kartu domino yang diberdirikan. Jika satu kartu jatuh, maka kartu ini akan menimpa kartu lain hingga kelimanya akan roboh secara bersama. Menurut Heinrich, kunci untuk mencegah kecelakaan adalah dengan menghilangkan tindakan tidak aman sebagai poin ketiga dari lima faktor penyebab kecelakaan. Menurut penelitian yang dilakukannya, tindakan tidak aman ini menyumbang 98% penyebab kecelakaan. Heinrich berpendapat bahwa kecelakaan dapat dicegah apabila kita memutuskan rangkaian sebab-akibat. Apabila kartu No. 3 (*Unsafe Act*) tidak ada lagi, meskipun kartu No. 1 & 2 jatuh, tidak akan mengenai kartu No. 4. Akhirnya Accident dan Injury pun dapat dihindari (Oktarina, 2012).

## **2.2 Definisi**

### **2.2.1 Pengertian Perilaku**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008), perilaku diartikan sebagai tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Sementara itu Notoatmodjo (2003) menyebutkan perilaku sebagai perrefleksian faktor-faktor kejiwaan seperti: keinginan, minat, kehendak, pengetahuan, emosi, sikap, motivasi, reaksi sebagainya dan faktor lain seperti: pengalaman, keyakinan, sarana-sarana fisik, sosio, masyarakat dan sebagainya.

Margono S (1998) mengemukakan bahwa perilaku terdiri dari tiga domain yang meliputi : pertama, domain perilaku pengetahuan (knowing behavior), kedua, domain perilaku sikap (feeling behavior) dan ketiga, domain perilaku keterampilan (doing behavior). Apabila pengertian perilaku ini lebih disederhanakan maka perilaku dapat dibagi menjadi 2 unsur yang saling berhubungan satu sama lain yaitu kecerdasan intelektual dan kecerdasan emosional. (Citerawati, 2012)

Berdasarkan beberapa teori di atas, dapat diuraikan bahwa Perilaku adalah keseluruhan (totalitas) pemahaman dan aktivitas seseorang yang merupakan hasil bersama antara faktor internal dan eksternal.

### **2.2.2 Pengelompokan Perilaku**

Berdasarkan teori S-O-R Skinner, maka perilaku dapat dibedakan menjadi dua :

1. Perilaku tertutup (covert behavior)

Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup (covert). Respons atau reaksi terhadap stimulus ini masih terbatas pada

perhatian, persepsi, pengetahuan atau kesadaran, dan sikap yang terjadi pada orang yang menerima stimulus tersebut, dan belum dapat diamati secara jelas oleh orang lain.

## 2. Perilaku terbuka (*overt behavior*)

Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk tindakan nyata atau terbuka. Respons terhadap stimulus tersebut sudah jelas dalam bentuk tindakan atau praktik, yang dengan mudah dapat diamati atau dilihat oleh orang lain. (Notoadmodjo, 2003). Secara lebih operasional perilaku dapat diartikan suatu respons organisme atau seseorang terhadap rangsangan (stimulus) dari luar subjek tersebut. Respons ini berbentuk 2 macam, yakni :

- a. Bentuk pasif adalah respons internal yaitu yang terjadi didalam diri manusia dan tidak secara langsung dapat terlihat oleh orang lain, misalnya berpikir, tanggapan atau sikap batin dan pengetahuan.
- b. Bentuk aktif yaitu apabila perilaku itu jelas dapat diobservasi secara langsung (Citerawati, 2012).

Benyamin Bloom (1908) dalam Notoatmodjo (2003) membagi perilaku manusia ke dalam tiga domain yaitu :

### 1. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan terjadi setelah orang mengalami pengideraan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui pancaindera manusia yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan diperoleh melalui mata dan telinga.

Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (overt behaviour).

## 2. Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu yang dalam kehidupan sehari-hari merupakan reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus social.

## 3. Tindakan

Suatu sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan. Untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan nyata diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan. Tindakan mempunyai beberapa tingkatan yaitu persepsi, respon terpimpin, mekanisme dan adopsi.

## 3. Pembentukan Perilaku

Notoatmodjo (2003) menyebutkan faktor yang memegang peranan di alam pembentukan perilaku, yaitu: faktor intern dan ekstern. Faktor internal berupa kecerdasan, persepsi, motivasi, minat, emosi, dan sebagainya untuk mengolah pengaruh-pengaruh dari luar. Faktor ekstern meliputi objek, orang, kelompok dan hasil-hasil kebudayaan yang dijadikan sasaran dalam mewujudkan bentuk perilakunya. Kedua faktor tersebut akan dapat terpadu menjadi perilaku yang selaras dengan lingkungan apabila perilaku tersebut dapat diterima oleh lingkungannya dan dapat diterima oleh individu yang bersangkutan.

#### 4. Faktor Penentu Perilaku

Meskipun perilaku adalah bentuk respons atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respons sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti bahwa meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun respon tiap-tiap orang berbeda. Faktor-faktor yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. Faktor internal, yaitu karakteristik orang yang bersangkutan yang bersifat bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin, dan sebagainya.
- b. Faktor eksternal, yaitu lingkungan, baik lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, politik, dan sebagainya. Faktor lingkungan ini sering merupakan faktor yang dominan mewarnai perilaku seseorang. (Notoatmodjo, 2003)

#### 5. Perilaku Aman

Perilaku aman menurut Heinrich (1980) adalah tindakan atau perbuatan dari seseorang atau beberapa orang karyawan yang memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan terhadap karyawan. Sedangkan menurut Bird dan Germain (1990) perilaku aman adalah perilaku yang tidak dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan atau insiden. Perbedaan perilaku aman dan perilaku Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) yaitu perilaku aman hanya berfokus pada keselamatannya saja sedangkan perilaku K3 tidak hanya pada keselamatan tetapi juga pada kesehatan kerjanya (Halimah, 2010).

Komponen-komponen yang ada dalam upaya perilaku aman antara lain:

- a. Identifikasi perilaku tidak aman
- b. Pengembangan checklist observasi yang tepat.
- c. Melatih setiap orang dan observer dalam melakukan observasi.
- d. Penilaian perilaku aman secara terus menerus.
- e. Feedback / umpan balik.

Pada beberapa proses selanjutnya adalah menetapkan tujuan, training, dan memberikan reinforcement dalam membentuk upaya perilaku aman pada pengemudi (Copper, 2007 dalam Rizky, 2009).

## **2.3 Definisi**

### **2.3.1 *Safety driving***

Mengemudi (*driving*) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan, baik berupa bus, truk, sepeda motor, ataupun mobil (Wikipedia, 2009). *Safety driving* adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi (Oktarina, 2012).

Berdasarkan penjelasan tersebut jelas bahwa *safety driving* merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi ataupun pengemudi yang kurang berpengalaman.

### 2.3.1.2 Manfaat *Safety driving*

Bagi pengemudi yang menggunakan kendaraan perusahaan sebagai fasilitas transportasi, keselamatan dalam mengemudi merupakan bagian dari keselamatan kerja. Diperkirakan 9 dari 10 hilangnya waktu yang terjadi karena cedera, mengakibatkan libur kerja, dan tidak terhitung banyaknya karyawan yang tidak masuk karena harus merawat anggota keluarganya yang cedera. Untuk itu pemberian pelatihan mengenai *safety driving* akan sangat berguna untuk meningkatkan kesadaran pengemudi akan pentingnya keselamatan di jalan raya (Hamid, 2008).

Adapun pelatihan *safety driving* ini di tetapkan sebagai program yang dijamin dapat menciptakan keuntungan sebagai berikut :

1. Menurunnya jumlah kerusakan mobil perusahaan akibat kecelakaan  
Menurunnya jumlah mobil perusahaan yang mengalami kecelakaan akan membantu perusahaan dalam mengontrol biaya asuransi maupun perbaikan mobil menjadi lebih kecil dan berkurangnya jumlah waktu kerja yang hilang bagi pengemudi karena telah terhindar dari bahaya kecelakaan.
2. Menurunnya jumlah waktu absensi yang disebabkan oleh cedera (*injury*)

Ketika supir perusahaan terlibat dalam suatu tabrakan, nilai asuransi yang dibutuhkan akan semakin mahal. Disamping itu, tanpa melihat apakah tabrakan ini terjadi saat bekerja atau tidak sedang bekerja, akan diperlukan tingginya biaya tidak langsung yang harus dikeluarkan, yang meliputi biaya perawatan, waktu penyembuhan, biaya pelatihan, hilangnya/menurunnya produktivitas, bahkan mungkin perekrutan uang pegawai.

### 3. Kebiasaan mengemudi yang aman untuk selamanya

Seseorang yang telah mendapatkan pelatihan *safety driving* diharapkan dapat memahami pentingnya mengemudi yang aman, sehingga akan selalu menerapkan dalam kehidupan sehari-hari saat mengemudikan kendaraan, agar dapat terhindar dari hal-hal yang tidak diharapkan (Oktarina, 2012).

Berdasarkan ketiga keuntungan tersebut, maka *safety driving* sangat penting untuk diterapkan agar seluruh pengemudi dapat mengemudi dengan selamat.

#### **2.3.1.3 Faktor-faktor yang Penting dalam *Safety driving***

*Safety driving* sangat berkaitan dengan persiapan (prepared) dan kewaspadaan (aware). Oleh karena itu, ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi, beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi, dan hal-hal yang diperhatikan setelah mengemudi. Perilaku aman mengemudi menurut UU No.22 Tahun 2009 dan PP No.43 Tahun 1993 :

##### 1. Sebelum Mengemudi

Sebelum mengemudikan kendaraan di jalan raya beberapa hal yang perlu diperhatikan, seperti:

##### a. Mempersiapkan Surat Izin mengemudi (SIM).

Dalam UU. No.22 tahun 2009, dinyatakan bahwa bagi pengemudi yang akan mengemudikan kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor. Olehnya itu sebelum mengemudi hendaknya pengemudi mengecek apakah ia telah

memiliki dan membawa SIM-nya. SIM yang diperuntukkan bagi pengendara mobil truk dengan gandengan adalah golongan B II.

b. Mengecek kondisi kendaraan

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga pengemudi dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan. Setiap kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan harus juga memenuhi persyaratan teknis dan harus dilengkapi dengan :

- 1) Sabuk keselamatan
- 2) Ban cadangan
- 3) Segitiga pengaman
- 4) Dongkrak
- 5) Pembuka roda
- 6) Peralatan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K)

c. Saat Mengemudi

Pada saat mengemudikan kendaraan di jalan raya beberapa hal yang perlu diperhatikan, seperti :

- 1) Memperhatikan lajur kendaraan.

Lajur kiri jalan diperuntukkan bagi kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah/lambat, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor. Sedangkan lajur kanan diperuntukkan bagi kendaraan yang

berkecepatan tinggi, membelok kanan, mengubah arah, dan mendahului kendaraan lain.

2) Memberi ruang pada kendaraan lain

Ketika berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas, hendaknya kita memberi ruang yang cukup pada kendaraan di sebelah kanan. Hal ini guna mencegah terjadinya tabrakan antara kendaraan yang dikemudikan dengan kendaraan lain yang berlawanan arah.

3) Memperhatikan kecepatan kendaraan

Di dalam berkendara, kecepatan kendaraan harus selalu diperhatikan. Pengemudi tidak boleh mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan maksimum yang telah ditetapkan di PP No. 43 Tahun 1993. Untuk kecepatan truk yang menarik gandengan kecepatan maksimum adalah 60 km/jam. Selain itu, pengemudi juga dilarang berbalapan dengan kendaraan lain di jalan raya.

d. Jarak aman beriringan (safe following distance)

Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada dibelakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang ada di depannya. Oleh karena itu, jarak antar kendaraan perlu diperhatikan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

e. Memperhatikan rambu lalu lintas

Pada saat mengemudikan kendaraan, pengemudi wajib mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Rambu rambu yang sering dijumpai seperti dilarang

melintas, dilarang parkir, dilarang stop. Selain rambu, pengendara juga mematuhi peraturan lalu lintas yang ada. Ketika di traffic light, lampu merah menyala maka pengendara wajib menghentikan kendaraan dan menunggu sampai lampu hijau walaupun jalan sedang sepi.

f. Memperhatikan sekitar kendaraan

Ketika pengemudi ingin memperlambat kendaraan atau berhenti, perhatikan situasi kondisi lalu lintas di samping atau di belakang kendaraan.

g. Parkir

Ketika memarkir kendaraan di tepi jalan, hendaknya dilakukan sejajar menurut arah lalu lintas. Memarkir kendaraan sebaiknya di tempat parkir yang aman, dan arahkan pandangan ke sekitar lokasi saat memposisikan kendaraan untuk parkir. Selain itu, parkir di jalan dalam keadaan darurat, pengemudi wajib memasang segitiga pengaman atau lampu isyarat yang dapat dilihat oleh pengendara lain. Pengemudi juga perlu memperhatikan rem tangan apakah telah terpasang atau tidak ketika parkir. Rem tangan harus selalu terpasang baik kita parkir dalam jangka yang lama maupun hanya sebentar.

Selain beberapa hal di atas, *safety driving* yang baik juga harus memperhatikan konsentrasi pengemudi. Menurut Bintarto Agung, Presiden direktur *Indonesia Defensive Driving Center* (IDDC). Konsentrasi dan ketenangan sangat diperlukan saat mengemudi. Segala aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi pengemudi perlu dihindari seperti menerima telepon atau bercanda yang

berlebihan, dan jangan terpancing untuk menyalip mobil lain secara kasar (Oktarina, 2012).

### **2.3.2 Pengalaman Mengemudi**

Menurut teori Max Weber menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya. Seseorang yang baru belajar mengemudi akan memiliki pengetahuan dan pengalaman yang lebih sedikit dalam mengemudi dan bagaimana cara mengantisipasi setiap bahaya, bila dibandingkan dengan orang yang sudah bertahun-tahun mengemudikan mobil (Utami, 2009).

Riskiansah dan Zain (2010) dalam penelitiannya menyatakan bahwa pengendara kelompok usia muda cenderung melakukan inattention violation (pelanggaran yang tidak disengaja) namun cenderung melakukan kesalahan pengambilan keputusan ketika berkendara karena pengalaman yang masih terbatas. Peter Kissinger dalam Hamid (2008), menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor satu bagi pengemudi berusia muda yang belum berpengalaman.

### **2.3.3 Tingkat Pendidikan**

Langeveld (1976) dalam Siman (2012) mengartikan pendidikan sebagai setiap usaha, pengaruh, perlindungan dan bantuan yang diberikan kepada anak tertuju kepada pendewasaan anak itu, atau lebih tepat membantu anak agar cukup cakap melaksanakan tugas hidupnya sendiri. Yang dimaksud dengan pendidikan dalam hal ini adalah pendidikan formal yang diperoleh di sekolah. Menurut Green (1980), tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku,

sehingga latar belakang pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap perilaku atau memberikan referensi pribadi dalam pengalaman belajar seseorang (Utami, 2009). Seseorang yang memiliki pendidikan yang tinggi diasumsikan akan semakin bijak dalam mengambil keputusan.

#### **2.3.4 Pelatihan Mengemudi**

Pelatihan adalah bagian pendidikan yang menyangkut proses belajar untuk memperoleh dan meningkatkan keterampilan diluar sistem pendidikan dalam waktu relatif singkat dan dengan metode lebih mengutamakan praktik daripada teori. Menurut Nitisemito (1996) mendefinisikan pelatihan atau training sebagai suatu kegiatan yang bermaksud untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan. Mangkuprawira (2003) berpendapat bahwa pelatihan bagi karyawan adalah sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian tertentu serta sikap agar karyawan semakin terampil dan mapu dalam melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik sesuai dengan standar.

Adapun manfaat dari pelatihan adalah :

1. Meningkatkan produktivitas, baik kualitas maupun kuantitas.
2. Meningkatkan moral kerja yang mendukung terciptanya suatu kerja yang harmonis dan dengan hasil kerja yang meningkat.
3. Karyawan akan semakin percaya kemampuannya.
4. Menurunkan angka kecelakaan kerja.
5. Meningkatkan stabilitas dan fleksibilitas karyawan.
6. Membantu mengembangkan pribadi karyawan (Nurhidayat, 2001).

Michael McHale, *Group Communication Manager* BMW seperti menyatakan bahwa pelatihan *safety driving* merupakan salah satu cara yang paling penting untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas, walaupun saat ini telah banyak mobil-mobil dilengkapi berbagai macam sistem pengaman. Lehtimäki, Juden-Tuppaka, dan Tolvanen (2005) menyatakan bahwa dengan pelatihan *safety driving* dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi di jalan raya.

Pelatihan mengenai *safety driving* ini harus diulang setiap 2 tahun. Selain itu, Komang Ferry (2004) menyatakan bahwa dalam pelatihan *safety driving* bukan semata diajarkan soal teknik mengemudi yang baik, tetapi juga mengenai bagaimana menekan tingkat emosi seorang pengemudi (Hamid, 2008). Pengemudi yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman yang menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan. Memberikan pelatihan bagi pengemudi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. pelatihan merupakan kunci utama untuk mengatur, mengendalikan, dan mengubah perilaku manusia.

### **2.3.5 Istirahat Kerja**

Istirahat kerja adalah waktu untuk pemulihan setelah melakukan pengemudian untuk waktu tertentu. Sudah merupakan kewajiban dari perusahaan untuk memberikan waktu istirahat kepada pengemudinya. Istirahat kerja ini telah diatur oleh pemerintah Republik Indonesia dalam Undang- Undang No. 13 Tahun 2003. Dalam pasal 79 dinyatakan bahwa, Setiap pengemudi berhak atas istirahat

antara jam kerja dalam sehari, sekurang kurangnya 1/2 jam setelah bekerja 4 jam terus menerus dan waktu istirahat tersebut tidak termasuk jam kerja.

Selain itu dalam pasal 80 telah diatur bahwa, pengusaha juga wajib memberikan waktu secukupnya bagi pengemudi untuk melaksanakan ibadah. Dr. Sara C. Mednik dalam bukunya "*Take a Nap! Change Your Life*" justru menganjurkan waktu istirahat diantara jam kerja digunakan untuk tidur siang. Menurutnya, tidur siang membantu proses memori, kesiagaan dan belajar hal baru. NASA juga menyetujui hal yang sama.

Penelitian mereka menunjukkan bahwa tidur siang selama 26 menit bisa meningkatkan performa sebanyak 34%. Sebuah penelitian juga menunjukkan bahwa power nap selama 20 menit di siang hari memberikan tubuh kesempatan untuk beristirahat lebih baik dibandingkan tidur dengan waktu yang sama di pagi hari. *Naturally*, tubuh mulai merasakan kelelahan setelah terjaga selama 8 jam, karena itulah tidur siang merupakan saat yang tepat untuk mengembalikan kesegaran tubuh (RNO, 2010).

### **2.3.6 Kelelahan Kerja**

Kelelahan (*fatigue*) merupakan suatu perasaan yang bersifat subyektif. Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiensi dan kebutuhan dalam bekerja. Kelelahan merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh menghindari kerusakan lebih lanjut, sehingga dengan demikian terjadilah pemulihan (Suma'mur, 1996).

Kelelahan juga dapat diartikan kondisi yang ditandai oleh peningkatan ketidaknyamanan dengan berkurangnya kapasitas untuk bekerja, mengurangi

efisiensi prestasi, hilangnya daya atau kapasitas untuk menanggapi rangsangan, dan biasanya disertai dengan perasaan kelelahan dan kelelahan, kelelahan menyebabkan penurunan dalam kemampuan untuk melaksanakan tugas (Salazar, 1993).

Istilah kelelahan mengarah pada kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan. Kelelahan kerja juga akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja. Meningkatnya kesalahan kerja akan memberikan peluang terjadinya kecelakaan kerja dalam industri. Kelelahan kerja adalah keadaan karyawan yang mengakibatkan terjadinya penurunan vitalitas dan produktivitas kerja akibat faktor pengemudi (Nurmianto, 2003).

Jadi kelelahan kerja dapat berakibat menurunnya perhatian, perlambatan dan hambatan persepsi, lambat dan sukar berfikir, penurunan kemauan atau dorongan untuk bekerja, menurunnya efisiensi dan kegiatan-kegiatan fisik dan mental yang pada akhirnya menyebabkan kecelakaan kerja dan terjadi penurunan produktivitas kerja (Budiono, 2003). Selain itu, pengertian lain menyebutkan bahwa kelelahan adalah suatu kondisi ketika seseorang tidak memiliki energi untuk melakukan sesuatu, dan keengganan untuk melanjutkan tugas (European Commission, 2009).

Dari pengertian di atas maka dapat diketahui bahwa kelelahan (fatigue) adalah suatu pola yang timbul pada suatu keadaan, yang secara umum terjadi pada tiap individu dimana ditandai dengan penurunan perhatian, konsentrasi, ketahanan fisik dan mental yang bisa berakibat pada menurunnya vitalitas dan produktivitas kerja.

### 2.3.6.1 Jenis Kelelahan

Kelelahan dapat dibedakan menjadi tiga kelompok, yaitu berdasarkan proses, waktu, dan penyebab terjadinya kelelahan.

1. Berdasarkan proses, meliputi :

a. Kelelahan otot (*muscular fatigue*)

Kelelahan otot menurut (Suma'mur, 1996) adalah tremor pada otot atau perasaan nyeri yang terdapat pada otot. Hasil percobaan yang dilakukan para peneliti pada otot mamalia, menunjukkan kinerja otot berkurang dengan meningkatnya ketegangan otot sehingga stimulasi tidak lagi menghasilkan respon tertentu. Manusiapun menunjukkan respon yang sama dengan proses yang terjadi pada percobaan diatas. Irama kontraksi otot akan terjadi setelah melalui suatu periode aktivitas secara terus menerus.

Fenomena berkurangnya kinerja otot setelah terjadinya tekanan melalui fisik untuk suatu waktu tertentu disebut kelelahan otot secara fisiologis, dan gejala yang ditunjukkan tidak hanya berupa berkurangnya tekanan fisik namun juga pada makin rendahnya gerakan (Budiono, 2003).

b. Kelelahan umum

Pendapat Grandjean (1993) yang dikutip oleh (Tarwaka, 2004) biasanya kelelahan umum ditandai dengan berkurangnya kemauan untuk bekerja, yang sebabnya adalah pengemudi yang monoton, intensitas dan lamanya kerja fisik, keadaan lingkungan, Sebab-sebab mental, status kesehatan dan keadaan gizi. Secara umum gejala kelelahan dapat dimulai dari yang sangat ringan sampai perasaan yang sangat melelahkan.

Gejala umum kelelahan adalah suatu perasaan letih yang luar biasa dan terasa aneh. Semua aktivitas menjadi terganggu dan terhambat karena munculnya gejala kelelahan tersebut. Tidak adanya gairah untuk bekerja baik secara fisik maupun psikis, segalanya terasa berat dan merasa mengantuk (Budiono, 2003).

2. Berdasarkan waktu terjadi kelelahan, meliputi:

a. Kelelahan akut

Yaitu disebabkan oleh kerja suatu organ atau seluruh organ tubuh secara berlebihan dan datangnya secara tiba-tiba (Budiono, 2003).

b. Kelelahan kronis

Merupakan kelelahan yang terjadi sepanjang hari dalam jangka waktu yang lama dan kadang-kadang terjadi sebelum melakukan pengemudian, seperti perasaan “kebencian” yang bersumber dari terganggunya emosi. Selain itu timbulnya keluhan psikosomatis seperti meningkatnya ketidakstabilan jiwa, kelesuan umum, meningkatnya sejumlah penyakit fisik seperti sakit kepala, perasaan pusing, sulit tidur, masalah pencernaan, detak jantung yang tidak normal, dan lain-lain (Budiono, 2003).

3. Berdasarkan penyebab kelelahan, meliputi :

a. Kelelahan fisiologis

Merupakan kelelahan yang disebabkan karena adanya faktor lingkungan fisik, seperti penerangan, kebisingan, panas dan suhu (Depnaker, 2004).

b. Kelelahan psikologis

Terjadi apabila adanya pengaruh hal-hal diluar diri yang berwujud pada tingkah laku atau perbuatan dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, seperti suasana

kerja, interaksi dengan sesama pengemudi maupun dengan atasan (Depnaker, 2004).

### **2.3.6.2 Faktor Penyebab Kelelahan**

Kelelahan akibat kerja seringkali diartikan sebagai proses menurunnya efisiensi, performa kerja, dan berkurangnya kekuatan atau ketahanan fisik tubuh untuk terus melanjutkan kegiatan yang harus dilakukan. Ada beberapa macam kelelahan yang dikenal dan diakibatkan oleh faktor-faktor yang berbeda-beda seperti yang dikemukakan oleh (Wignjosoebroto, 2003) :

#### **1. Lelah otot**

Hal ini bisa dilihat dalam bentuk muncul gejala kesakitan yang amat sangat ketika otot harus menerima beban yang berlebihan.

#### **2. Lelah visual**

Lelah yang diakibatkan ketegangan yang terjadi pada organ visual (mata). Mata yang terkonsentrasi secara terus menerus pada suatu objek. Cahaya yang terlalu kuat yang mengenai mata juga akan bisa menimbulkan gejala yang sama.

#### **3. Lelah mental**

Datangnya kelelahan bukan diakibatkan secara langsung oleh aktifitas fisik, melainkan lewat kerja mental. Lelah mental ini seringkali pula disebut sebagai lelah otak.

#### **4. Lelah monotonis**

Jenis kelelahan yang disebabkan oleh aktifitas kerja yang bersifat rutin, monoton ataupun lingkungan kerja yang sangat menjemukan Situasi kerja yang

monoton dan menimbulkan kebosanan akan mudah terjadi pada pengemudian-pengemudian yang dirancang terlalu ketat.

#### 5. Lelah kronis

Kelelahan yang disebabkan oleh sejumlah faktor yang berlangsung secara terus menerus dan terakumulasi. Gejala-gejala yang tampak jelas akibat lelah kronis ini dapat dicirikan seperti :

- a. Meningkatnya emosi dan rasa jengkel sehingga orang menjadi kurang toleran atau antisosial terhadap orang lain.
- b. Meningkatnya emosi dan rasa jengkel sehingga orang menjadi kurang toleran atau antisosial terhadap orang lain.
- c. Depresi berat, dan lain-lain

Selain itu, terdapat lima kelompok sebab kelahan menurut (Suma'mur, 1996) yaitu:

- 1) Keadaan monoton
- 2) Beban dan lamanya pengemudian baik fisik maupun mental
- 3) Keadaan lingkungan seperti cuaca kerja, penerangan, dan kebisingan
- 4) Keadaan kejiwaan seperti tanggung jawab, kekhawatiran, atau konflik
- 5) Penyakit, perasaan sakit, dan keadaan gizi.

Tarwaka (2014) menyatakan bahwa kontraksi otot baik statis maupun dinamis dapat menyebabkan kelelahan otot. Kelelahan tersebut terjadi pada waktu ketahanan (*endurance time*), sedangkan untuk waktu ketahanan otot tergantung pada jumlah tenaga yang dikembangkan oleh otot sebagai suatu prosentase tenaga maksimum yang dapat dicapai oleh otot, kemudian pada saat kebutuhan metabolisme dinamis dan aktivitas melampaui kapasitas energy yang dihasilkan

oleh tenaga kerja, maka kontraksi otot akan terpengaruh sehingga kelelahan seluruh badan terjadi. Faktor yang paling umum yang menyebabkan kelelahan adalah kurang tidur, kualitas tidur, dan jam tidur yang kurang maksimal dikarenakan tuntutan tugas (European Commission, 2019).

### **2.3.6.3 Gejala Gejala Kelelahan Kerja**

Kelelahan adalah kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan, sehingga berakibat kepada pengurangan kapasitas kerja dan ketahanan tubuh (Suma'mur, 2016). Tanda-tanda kelelahan utama adalah hambatan terhadap fungsi-fungsi kesadaran otak dan perubahan pada organ-organ di luar kesadaran serta proses pemulihan. Gejala yang muncul pada orang yang mengalami kelelahan adalah penurunan perhatian, perlambatan dan hambatan persepsi, lambat dan sukar berfikir, penurunan kemauan atau dorongan untuk beraktivitas, serta kurangnya efisiensi kegiatan-kegiatan fisik dan mental (Suma'mur, 2016).

Gambaran mengenai gejala kelelahan (*fatigue symptoms*) secara subyektif dan obyektif antara lain: perasaan lesu, mengantuk dan pusing, tidak atau berkurangnya konsentrasi, berkurangnya tingkat kewaspadaan, persepsi yang buruk dan lambat, tidak ada atau berkurangnya gairah untuk bekerja, serta menurunnya kinerja jasmani dan rohani (Budiono, 2003).

Kelelahan dapat diketahui dengan melihat gejala-gejala atau perasaan-perasaan yang ada hubungannya dengan kelelahan (Suma'mur, 2016) yang meliputi :

1. Pelemahan kegiatan, ditandai dengan gejala perasaan berat di kepala, badan merasa lelah, kaki merasa berat, menguap, merasa kacau pikiran.

2. Pelemahan motivasi, ditandai dengan gejala lelah berbicara, menjadi gugup, tidak dapat berkonsentrasi, cenderung untuk lupa, tidak tekun dalam pengemudiannya.
3. Pelemahan fisik akibat keadaan umum, ditandai dengan gejala sakit kepala, kekauan di bahu, merasa nyeri di punggung, merasa pernafasan tertekan, tremor pada anggota badan, spasme dari kelopak mata, dan merasa pening.

## **2.4 Faktor Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety driving* Pada Otobus Di Terminal Batoh Kecamatan Lueng Bata Kota Banda**

### **2.4.1 Hubungan Peran Atasan Dengan Perilaku *Safety driving***

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di pt x, didapatkan hasil 20 responden yang mendapat dukungan dari atasan, sebanyak 80% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden yang tidak mendapat dukungan dari atasan, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,024.

Adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan atasan memberikan perhatian yang baik kepada pengemudi dengan mengingatkan apabila pengemudi melakukan kesalahan serta memberikan penghargaan apabila pengemudi mematuhi aturan keselamatan dengan baik, selain itu rasa patuh pada atasan juga yang mempengaruhi pengemudi untuk berkendara secara aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinugroho (2014) yang menunjukkan adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,001. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono (2017) diketahui ada hubungan antara peran atasan dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan p-value < 0,05.

Hasil penelitian Hastuti (2013) mengemukakan bahwa ada hubungan antara *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang dipengaruhi oleh peran atasan sopir bus. Hasil penelitian Tendelawa (2015) menjelaskan 54,2% sopir bus Manado-Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado melakukan *safety driving* dan hanya 45,8 tidak melakukan *safety driving*.

#### **2.4.2 Hubungan *Safety briefing* Dengan Perilaku *Safety driving***

*Briefing* adalah rapat singkat yang diikuti oleh sopir sebelum melakukan aktifitas kerja. Kegiatan dalam *briefing* ini bisa berupa pengumuman penting, instruksi kerja, peringatan-peringatan, atau hal-hal penting lainnya terkait dengan aktifitas kerja yang akan dilakukan. *Briefing* ini dipimpin oleh supervisor atau petugas yang diberi kewenangan atau yang mempunyai kompetensi untuk melakukan pekerjaan ini. Kegiatan ini tidak perlu lama-lama, bisa dilakukan selama kira-kira 15 menit. Manfaat dari *briefing* ini adalah :

1. Sopir akan selalu berhati-hati dalam bekerja terutama menjaga keselamatan penumpang.

2. Sopir mengetahui dengan cepat dan benar tentang mengantisipasi bahaya di jalan raya.
3. Mengemudi akan dilakukan dengan tepat dan benar sehingga kesalahan dapat diminimalisir yang bisa menyebabkan kecelakaan.
4. Sopir dapat meningkatkan motivasi bekerja dan mencapai tempat tujuan seperti yang diinginkan.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Daru Lestantyo (2018) didapatkan hasil dari 20 responden dengan *safety briefing* yang baik, sebanyak 80% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan *safety briefing* yang kurang baik, dari 18 responden sebanyak 61,1%, memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara *safety briefing* dengan Praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan umum yang bekerja di PT X dengan p value 0,024. Adanya hubungan antara *safety briefing* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan umum ini dikarenakan oleh responden yang mendapat dukungan *safety briefing* baik cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait *safety driving*, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat *safety briefing*.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hendri Tri Hermawan (2017) yang menunjukkan adanya hubungan antara *safety briefing* dengan perilaku aman pada pekerja dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,01. Berdasarkan Hasil penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono (2017) diketahui ada hubungan antara *briefing* dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan p value = 0,002.

### **2.4.3 Hubungan Pelatihan Mengemudi Dengan Perilaku *Safety driving***

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di pt x, didapatkan hasil dari 33 responden yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving*, sebanyak 69,7% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan *safety driving*, dari 5 responden, seluruhnya memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,006.

Adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan oleh responden yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving* cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait *safety driving*, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat pelatihan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas (2016) yang menunjukkan adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,025. Hasil penelitian Priyatna (2012) menjelaskan responden yang mengikuti pelatihan mengemudi akan dapat mengontrol perilaku agresif cara mengemudikan kendaraannya.

#### **2.4.4 Hubungan Pengalaman Kerja Dengan Perilaku *Safety driving***

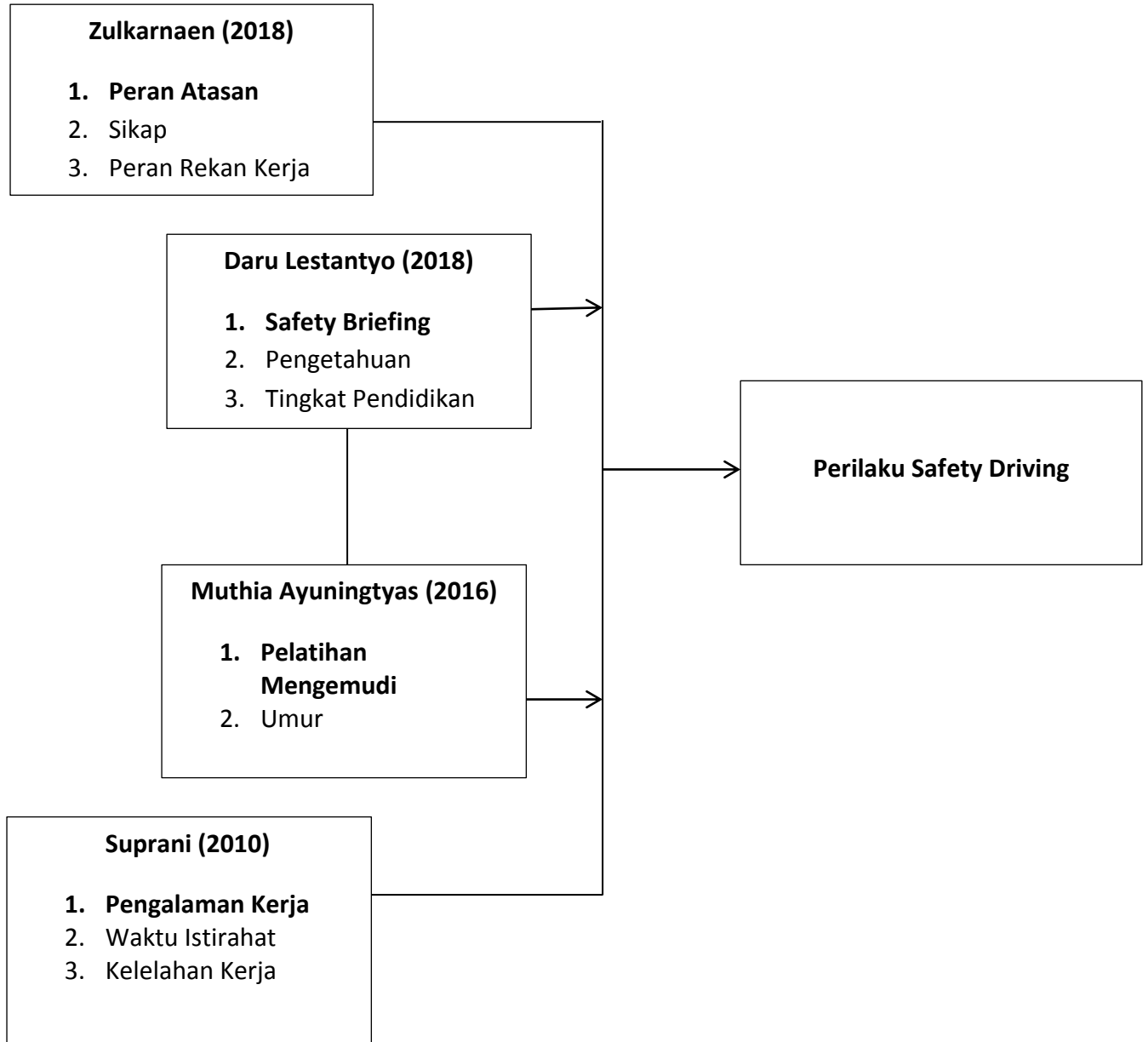
Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X, didapatkan hasil dari 20 responden dengan pengalaman kerja  $\geq 5$  tahun, sebanyak 60% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan pengalaman kerja  $< 5$  Tahun, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik *safety driving* yang kurnag baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pengalaman kerja dengan Praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,001.

Adanya hubungan antara pengalaman kerja dengan praktik *safety driving* disebabkan apabila pengendara sudah memiliki pengalaman berkendara yang baik dan sudah lama bekerja mengemudi mobil skid tank, akan melakukan tindakan maupun perilaku yang aman saat berkendara. Hal tersebut juga dikarenakan setiap pengendara memiliki tingkat pengetahuan dan kesadaran yang berbeda untuk selalu berperilaku dengan baik. Tetapi pengalaman kerja yang lama tidak menjamin bahwa seseorang memiliki perilaku yang aman saat berkendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas (2016) yang menunjukkan adanya hubungan antara pengalaman kerja dengan praktik *safety driving* pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,0398. Hasil ini juga sejalan dengan penelitian Suprani (2010) menjelaskan ada hubungan antara pengalaman kerja dengan persepsi sopir angkota tentang keselamatan kerja di kota Bogor.

## 2.4 Kerangka Teori

Berdasarkan teori yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka maka dapat disimpulkan kerangka teoritis dalam penelitian ini sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Teori

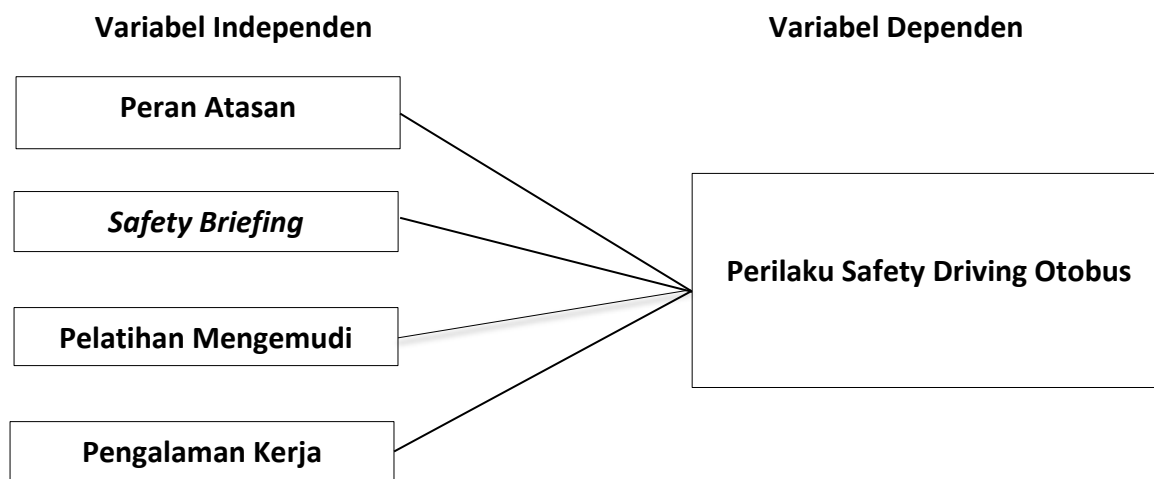
### BAB III

#### KERANGKA KONSEP

##### 3.1 Konsep Pemikiran

Berdasarkan kerangka teori yang telah disebutkan, terdapat banyak faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh. Peneliti hanya ingin meneliti beberapa faktor saja, sehingga dibuatlah kerangka konsep mengenai faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada otobus, kerangka konsep ini terdiri dari variabel-variabel independen dan variabel dependen.

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah perilaku *safety driving*. Sedangkan variabel independennya adalah peran atasan, *safety briefing*, pelatihan mengemudi dan peran pengalaman kerja. Hubungan antar variabel dapat dilihat dari bagan berikut:



### 3.2 Variabel Penelitian

1. Variabel Dependen (terikat) yaitu perilaku *safety driving*.
2. Variabel Independen (bebas) yaitu peran atasan, *safety briefing*, pelatihan mengemudi dan peran pengalaman kerja.

### 3.3 Definisi Operasional

Definisi operasional bertujuan untuk membatasi ruang lingkup atau pengertian variabel-variabel yang diamati atau di teliti (Sugiyono, 2017).

**Tabel 3.2 Definisi Operasional**

NO	Variabel	Definisi Operasional	Cara Ukur	Alat Ukur	Hasil Ukur	Skala Ukur
<b>Variabel Dependen (Terikat)</b>						
1	Perilaku <i>Safety driving</i>	Mengemudikan bus dengan aman dan mematuhi setiap aturan lalulintas	Wawancara	Kuisisioner	1. Baik 2. Tidak Baik	Ordinal
<b>Variabel Independen (Bebas)</b>						
2	Peran Atasan	Atasan pemegang kunci dalam memformulasikan dan mengimplementasikan strategi bisnis. Peran atasan meliputi pembuat keputusan, pengawasan dan pemberi sanksi, pemberi materi briefing.	Wawancara	Kuisisioner	1. Berperan 2. Tidak Berperan	Ordinal
3	<i>Safety briefing</i>	Salah satu cara mudah untuk mengingatkan sopir bahwa kesehatan dan keselamatan penumpang penting dan	Wawancara	Kuisisioner	1. Ada 2. Tidak Ada	Ordinal

		memberikan informasi penting tentang cuaca ataupun keadaan lalu lintas terkini.				
4	Pelatihan Mengemudi	Pelatihan mengemudi adalah proses pendidikan jangka pendek yang diikuti sopir menggunakan prosedur yang sistematis dan terorganisir guna memahami tata cara mengemudi yang baik dan benar	Wawancara	Kuisisioner	1. Ada 2. Tidak Ada	Ordinal
5	Pengalaman Kerja	Pengetahuan atau keterampilan yang telah diketahui dan dikuasai sopir yang telah dilakukan selama beberapa waktu sebelumnya	Wawancara	Kuesioner	1. Berpengalaman 2. Kurang Pengalaman	Ordinal

### 3.4 Cara Pengukuran Variabel

#### 3.4.1 Perilaku *Safety driving*

1. Baik : Apabila nilai skor  $\geq 20$  (median) .
2. Tidak Baik : Apabila nilai skor  $< 20$  (median).

#### 3.4.2 Peran Atasan

1. Berperan : Apabila diperoleh skor nilai  $\geq 3$  (median).
2. Tidak Berperan : Apabila diperoleh skor nilai  $< 3$  (median).

#### 3.4.3 *Safety briefing*

1. Ada : Apabila diperoleh skor nilai  $\geq 20$  (median).
2. Tidak Ada : Apabila diperoleh skor nilai  $< 20$  (median).

#### **3.4.4 Pelatihan Mengemudi**

1. Ada : Apabila diperoleh skor nilai = 1.
2. Tidak Ada : Apabila diperoleh skor nilai = 0.

#### **3.4.5 Pengalaman Kerja**

1. Berpengalaman : Apabila bekerja  $\geq$  5 tahun.
2. Kurang Pengalaman : Apabila bekerja  $<$  5 tahun.

#### **3.5 Hipotesis Penelitian**

1.  $H_a$  : Ada hubungan antara peran atasan dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.
2.  $H_a$  : Ada hubungan antara *safety briefing* dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.
3.  $H_a$  : Ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.
4.  $H_a$  : Ada hubungan antara pengalaman kerja dengan perilaku *safety driving* pada otobus di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.

## BAB IV

### METODE PENELITIAN

#### 4.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan rancangan *deskriptif analitik* ataupun pendekatan *cross-sectional* yaitu penelitian yang dilakukan dengan satu waktu yang bertujuan untuk melihat hubungan variabel independen (peran atasan, *safety briefing*, pelatihan mengemudi dan pengalaman kerja) dengan variabel dependen (perilaku *safety driving*) di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022.

#### 4.2 Populasi Dan Sampel

##### 4.2.1 Populasi

Populasi menurut Sugiyono (2013) adalah objek atau subjek yang memiliki karakteristik tertentu yang memiliki wilayah generalisasi yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut Nursalam (2008) populasi yaitu objek atau subjek yang berada dalam suatu wilayah dan memiliki syarat-syarat tertentu mengenai dengan masalah penelitian.

Populasi yang diambil pada penelitian ini adalah supir otobus trayek Banda Aceh Medan di terminal Batoh yang berjumlah 218 orang supir (Terminal Tipe A Banda Aceh, 2022).

##### 4.2.2 Sampel

Menurut Sugiyono (2013) sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sedangkan menurut Nursalam (2008) sampel adalah bagian dari populasi yang diambil dari sumber data serta memiliki

ciri-ciri yang akan diteliti dan mewakili seluruh populasi. Maka penentuan jumlah sampel berdasarkan rumus Slovin dengan toleransi tingkat kesalahan 10%, yang akan di uraikan sebagai berikut (Notoatmojo, 2014).

$$n = \frac{N}{N(d^2) + 1}$$

Dimana

n = Besarnya sampel  
 N = Besarnya populasi  
 d<sup>2</sup> = Derajat presisi (10%)

$$n = \frac{N}{N(d^2) + 1}$$

$$n = \frac{218}{218(0,1^2) + 1}$$

$$n = \frac{218}{218(0,01) + 1}$$

$$n = \frac{218}{2,18 + 1}$$

$$n = \frac{218}{3,18}$$

$$n = 68 \text{ sampel}$$

Maka sampel dari penelitian ini berjumlah 68 orang sopir, yang di pilih menggunakan teknik *accidental sampling*. Sampel diseleksi berdasarkan siapa yang ada (kebetulan), yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui memenuhi kriteria sebagai responden.

### **4.3 Pengumpulan Data**

#### **4.3.1 Data Primer**

Data primer yaitu data yang langsung diperoleh peneliti ke lapangan dengan menggunakan kuesioner yang meliputi perilaku *safety driving*, pengetahuan, lama kerja, umur, dan tingkat pendidikan.

#### **4.3.2 Data Sekunder**

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari kementerian kesehatan Republik Indonesia tentang perilaku, dinas kesehatan Provinsi Aceh tentang kesehatan kerja dan Dinas Perhubungan Aceh.

### **4.4 Metode Pengambilan Sampel**

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *Nonprobability* yaitu sampel jenuh atau sering disebut *total population*. Menurut Sugiyono (2013) sampel jenuh yaitu teknik penentuan sampel dengan cara mengambil seluruh anggota populasi sebagai responden untuk menjadi sampel. Jadi sampel dari penelitian ini keseluruhan dari jumlah populasi sopir otobus yang ada di terminal Tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022 dengan jumlah sampel 68 orang responden.

Adapun kriteria sampel yang akan diwawancarai adalah :

1. Sopir Otobus di Terminal Batoh.

### **4.5 Lokasi Dan Waktu Penelitian**

#### **4.5.1 Lokasi Penelitian**

Penelitian ini telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh.

#### **4.5.2 Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada tanggal 27 Januari sampai dengan tanggal 07 bulan Februari Tahun 2022.

#### **4.6 Instrumen Penelitian**

Instrumen adalah alat alat yang digunakan untuk mengumpulkan data. Instrumen yang digunakan pada penelitian ini adalah kuesioner.

#### **4.7 Cara Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuisisioner yang dilakukan bertahap, yaitu terdiri atas :

1. Tahap Persiapan Pengumpulan Data

Tahap persiapan pengumpulan data dilakukan melalui prosedur administrasi dengan cara mendapatkan izin dari Dekan Fakultas Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh, selanjutnya peneliti menyiapkan kuisisioner penelitian.

2. Tahap Pengumpulan data

Adapun tahap pengumpulan data adalah :

- a. Peneliti meminta izin kepada Kepala di terminal tipe A Kota Banda Aceh.
- b. Responden yang dipilih adalah sopir otobus di terminal tipe A di Kota Banda Aceh.
- c. Setiap Responden diwawancarai dengan mengajukan pertanyaan yang sesuai dengan kuisisioner.
- d. Penelitian melakukan pengecekan setiap kuisisioner meliputi kelengkapan dan kesesuaian isi kuisisioner sesuai harapan.

- e. Setelah data terkumpul, peneliti melapor kepada Kepala pool untuk mendapatkan surat keterangan selesai melakukan penelitian di terminal tipe A tersebut.

#### **4.8 Pengolahan Data**

Data yang telah terkumpul selanjutnya diolah dengan bantuan sistem komputerisasi menggunakan software SPSS (*statistical product and service solutions*) versi 24.0.

##### **4.8.1 Editing**

Setelah pengumpulan data, dilakukan pemeriksaan kembali terhadap hasil dari instrumen data (kuesioner), yang meliputi kelengkapan identitas responden dan kelengkapan pengisian yang dilakukan oleh peneliti sehingga tidak terjadi ketidaklengkapan pengisian kuesioner.

##### **4.8.2 Coding**

Yaitu peneliti memberikan kode berupa angka yang telah disiapkan guna mempermudah pengenalan serta pengelolaan data. Kode data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kode responden yang diawali dengan 01 untuk responden pertama sampai 46 untuk responden terakhir dan kode yang diberikan untuk item pertanyaan pada kuesioner.

##### **4.8.3 Tabulating**

Pada tahapan ini penulis melakukan pengelompokan data sesuai dengan katagori yang telah dibuat untuk tiap-tiap sub variabel yang diukur dan selanjutnya dimasukkan ke dalam tabel frekuensi dan tabel silang.

#### **4.8.4 Tranferring**

Peneliti memasukan data kedalam *maste rsheet/master table* yang terdiri dari jumlah responden, usia, jumlah anggota keluarga jenis kelamin, variabel dependen dan variabel independen.

#### **4.9 Analisa Data**

##### **4.9.1 Analisa Univariat**

Analisa univariat dilakukan dengan menjabarkan secara deskriptif untuk melihat distribusi frekuensi variabel-variabel yang diteliti, baik independen maupun dependen yang bertujuan untuk melihat besarnya masalah. Untuk analisa ini semua tabel dibuat dalam bentuk tabel distribusi frekuensi.

##### **4.9.2 Analisa Bivariat**

Analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis dengan menentukan hubungan variabel bebas dan variabel terikat melalui uji statistik *Chi-square* ( $\chi^2$ ). Dalam penelitian ini analisis *Chi-square* dilakukan dengan menggunakan SPSS (*statistical product and service solutions*) dengan kaidah pengambilan yang diinterpretasi jika  $p\text{-value} < (\alpha=0,05)$  maka  $H_0$  diterima. Jika  $H_0$  diterima maka terdapat hubungan antara variabel Independen dengan variabel dependen. Jika syarat *Chi-Square* tidak terpenuhi maka dipakai uji alternatifnya yaitu:

1. Alternatif Uji *Chi-Square* untuk tabel 2x2 adalah uji *fisher exact test*.
2. Alternatif Uji *Chi-Square* untuk tabel selain 2x2 adalah uji *kolmograv-Smirnov*.
3. Alternatif Uji *Chi-Square* untuk tabel selain 2x2 dan 2xK adalah dengan melakukan penggabungan sel untuk kembali diuji dengan uji *Chi-Square* (Dahlan, 2012).

#### **4.10 Penyajian Data**

Data disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi, tabulasi silang dan grafik serta menggunakan narasi untuk penjelasan.

## **BAB V**

### **GAMBARAN UMUM**

#### **5.1 Letak Geografis**

Terminal di Kota Banda Aceh yang bertipe A merupakan titik simpul pergerakan di wilayah Kota Banda Aceh. Terminal tipe A yang terletak di Jalan Dr. Muhammad Hasan dan berada di Desa Batoh Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terminal tipe A didirikan berkaitan dengan kebutuhan terminal yang layak untuk ibu kota Provinsi Aceh terkait bencana alam gempa bumi dan tsunami, dibangun sejak tahun 2006 dan selesai tahun 2008 dengan anggaran Rehab Rekon Aceh-Nias melalui Satker BRR Transportasi Darat. Saat ini melayani BUS AKAP untuk seluruh daerah di Aceh dan menuju Medan sedangkan L-300 hanya untuk jurusan barat-selatan Provinsi Aceh.

#### **5.2 Visi dan Misi**

##### **1.2.1 Visi**

Memberikan Layanan Transportasi dan Komunikasi Yang Handal dan Akurat Berbasis Informasi dan Teknologi.

##### **1.2.2 Misi**

1. Meningkatkan kapasitas aparatur dan sumber daya manusia yang mandiri dan bertanggung jawab serta berakhlak mulia.

2. Meningkatkan pelayanan, sarana & prasarana angkutan sungai dan penyeberangan.
3. Menciptakan ketertiban dan kenyamanan berlalu lintas dalam Kota Banda Aceh.
4. Meningkatkan pelayanan jasa angkutan Kota Banda Aceh.

## BAB VI

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 6.1 Hasil Penelitian

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh yang dimulai dari tanggal 27 Januari sampai dengan tanggal 07 Februari tahun 2022. dengan jumlah sampel sebanyak 68 responden yaitu sopir otobus di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, maka diperoleh hasil sebagai berikut:

##### 6.1.1 Analisis Univariat

Analisis univariat menggambarkan secara deskriptif untuk melihat distribusi frekuensi berdasarkan variabel dependen maupun independen sebagai berikut:

##### 6.1.1.1 Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut ini distribusi frekuensi karakteristik responden di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh seperti yang terlihat pada tabel 6.1.

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persen	No	Umur	Jumlah	Persen
1	Pria	68	100%	1	21-30	23	33,8%
2	Wanita	0	0%	2	31-40	37	54,4%
				3	41-50	8	11,8%
<b>Total</b>		<b>68</b>	<b>100%</b>			<b>68</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)*

Berdasarkan tabel 6.1 di atas menunjukkan bahwa proporsi responden berjenis kelamin pria sebesar 100% sedangkan proporsi responden yang memiliki

umur 21-30 tahun sebesar 33,8%, 31-40 tahun sebesar 54,4% dan 41-50 hanya 11,8%.

#### 6.1.1.2 Perilaku *Safety driving*

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut ini distribusi frekuensi perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh seperti yang terlihat pada tabel 6.2.

**Tabel 6.2**  
**Distribusi Frekuensi Perilaku *Safety driving* di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh**

No	Perilaku Safety Driving	n	%
1	Baik	27	39,7
2	Tidak Baik	41	60,3
<b>Jumlah</b>		<b>68</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Berdasarkan tabel 6.2 di atas menunjukkan bahwa proporsi responden yang memiliki perilaku *safety driving* tidak baik sebesar 60,3% sedangkan proporsi responden yang memiliki perilaku *safety driving* baik hanya 39,7%.

#### 6.1.1.3 Peran Atasan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut ini distribusi frekuensi peran atasan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh seperti yang terlihat pada tabel 6.3.

**Tabel 6.3**  
**Distribusi Frekuensi Peran Atasan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh**

No	Peran Atasan	n	%
1	Berperan	37	54,4
2	Tidak Berperan	31	45,6
<b>Jumlah</b>		<b>68</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Berdasarkan tabel 6.3 di atas menunjukkan bahwa proporsi responden yang menjawab peran atasan berperan sebesar 54,4% sedangkan proporsi responden yang menjawab peran atasan tidak berperan hanya 45,6%.

#### 6.1.1.4 Safety briefing

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut ini distribusi frekuensi *safety briefing* di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh seperti yang terlihat pada tabel 6.4.

**Tabel 6.4**  
**Distribusi Frekuensi *Safety briefing* di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh**

No	<i>Safety briefing</i>	n	%
1	Ada	23	33,8
2	Tidak Ada	45	66,2
<b>Jumlah</b>		<b>68</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Berdasarkan tabel 6.4 di atas menunjukkan bahwa proporsi responden yang menjawab *safety briefing* tidak ada sebesar 66,2% sedangkan proporsi responden yang menjawab *safety briefing* ada hanya 33,8%.

#### 6.1.1.5 Pelatihan Mengemudi

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut ini distribusi frekuensi pelatihan mengemudi di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh seperti yang terlihat pada tabel 6.5.

**Tabel 6.5**  
**Distribusi Frekuensi Pelatihan Mengemudi di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh**

No	Pelatihan Mengemudi	n	%
1	Ada	38	55,9
2	Tidak Ada	30	44,1
<b>Jumlah</b>		<b>68</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Berdasarkan tabel 6.5 di atas menunjukkan bahwa proporsi responden yang ada memiliki pelatihan mengemudi sebesar 55,9% sedangkan proporsi responden yang tidak ada memiliki pelatihan mengemudi hanya 44,1%.

#### 6.1.1.6 Pengalaman Kerja

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut ini distribusi frekuensi pengalaman kerja di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh seperti yang terlihat pada tabel 6.6.

**Tabel 6.6**  
**Distribusi Frekuensi Pengalaman Kerja di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh**

No	Umur	n	%
1	Berpengalaman	11	16,2
2	Kurang Berpengalaman	57	83,8
<b>Jumlah</b>		<b>68</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Berdasarkan tabel 6.6 di atas menunjukkan bahwa proporsi responden memiliki pengalaman kerja kurang sebesar 83,8% sedangkan proporsi responden yang memiliki pengalaman kerja hanya 16,2%.

#### 6.1.2 Analisis Bivariat

Variabel yang di uji dalam peneltian ini adalah peran atasan, *safety briefing*, pelatihan mengemudi, pengalaman kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh.

##### 6.1.2.1 Hubungan Peran Atasan Dengan Perilaku *Safety driving*

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut adalah hubungan peran atasan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh yang terlihat pada tabel 6.7.

**Tabel 6.7**  
**Tabulasi Silang Hubungan Peran Atasan Dengan Perilaku *Safety driving* Pada Sopir Otobus Di Terminal Tipe A Kota Banda Aceh**

No	Peran Atasan	Perilaku <i>Safety driving</i>				Total		p-value
		Baik		Tidak Baik		n	%	
		n	%	n	%			
1	Berperan	16	43,2	21	56,8	37	100	<b>0,015</b>
2	Tidak Berperan	11	35,5	20	64,5	31	100	
<b>Total</b>		<b>27</b>	<b>39,7</b>	<b>41</b>	<b>60,3</b>	<b>68</b>	<b>100</b>	

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Dari tabel 6.8 menunjukkan bahwa responden yang baik perilaku *safety driving* dengan atasan berperan sebesar 43,2%, sedangkan yang baik perilaku *safety driving* dengan atasan tidak berperan hanya 35,5%. Sebaliknya responden yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan atasan tidak berperan sebesar 64,5%, sedangkan yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan atasan berperan hanya 56,8%. Hasil uji statistik diperoleh nilai p-value 0,015 ( $\leq 0,05$ ) yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Mengindikasikan ada hubungan yang bermakna antara peran atasan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh.

#### **6.1.2.2 Hubungan *Safety briefing* Dengan Perilaku *Safety driving***

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut adalah hubungan *safety briefing* dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh yang terlihat pada tabel 6.8.

**Tabel 6.8**  
**Tabulasi Silang Hubungan *Safety briefing* Dengan Perilaku *Safety driving* Pada Sopir Otobus Di Terminal Tipe A Kota Banda Aceh**

No	<i>Safety briefing</i>	Perilaku <i>Safety driving</i>				Total		p-value
		Baik		Tidak Baik		n	%	
		n	%	n	%			
1	Ada	11	47,8	12	52,2	23	100	<b>0,028</b>
2	Tidak Ada	16	35,6	29	64,4	45	100	
<b>Total</b>		<b>27</b>	<b>39,7</b>	<b>41</b>	<b>60,3</b>	<b>68</b>	<b>100</b>	

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Dari tabel 6.8 menunjukkan bahwa responden yang baik perilaku *safety driving* dengan ada *safety briefing* sebesar 47,8%, sedangkan yang baik perilaku *safety driving* dengan tidak ada *safety briefing* hanya 35,6%. Sebaliknya responden yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan tidak ada *safety briefing* sebesar 64,4%, sedangkan yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan ada *safety briefing* hanya 52,2%. Hasil uji statistik diperoleh nilai p-value 0,028 ( $\leq 0,05$ ) yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Mengindikasikan ada hubungan yang bermakna antara *safety briefing* dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh.

### **6.1.2.3 Hubungan Pelatihan mengemudi Dengan Perilaku *Safety driving***

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut adalah hubungan pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh yang terlihat pada tabel 6.9.

**Tabel 6.9**  
**Tabulasi Silang Hubungan Pelatihan Mengemudi Dengan Perilaku *Safety driving***  
**Pada Sopir Otobus Di Terminal Tipe A Kota Banda Aceh**

No	Pelatihan Mengemudi	Perilaku <i>Safety driving</i>				Total		p-value
		Baik		Tidak Baik		n	%	
		n	%	N	%			
1	Ada	16	42,1	22	57,9	38	100	<b>0,029</b>
2	Tidak Ada	11	36,7	19	63,3	30	100	
<b>Total</b>		<b>27</b>	<b>39,7</b>	<b>41</b>	<b>60,3</b>	<b>68</b>	<b>100</b>	

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Dari tabel 6.9 menunjukkan bahwa responden yang baik perilaku *safety driving* dengan ada pelatihan mengemudi sebesar 42,1%, sedangkan yang baik perilaku *safety driving* dengan tidak ada pelatihan mengemudi hanya 36,7%. Sebaliknya responden yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan tidak ada pelatihan mengemudi sebesar 63,3%, sedangkan yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan ada pelatihan mengemudi hanya 57,9%. Hasil uji statistik diperoleh nilai p-value 0,029 ( $\leq 0,05$ ) yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Mengindikasikan ada hubungan yang bermakna antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh.

#### **6.1.2.4 Hubungan Pengalaman Kerja Dengan Perilaku *Safety driving***

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di terminal tipe A yang berada di Kota Banda Aceh, berikut adalah hubungan pengalaman kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh yang terlihat pada tabel 6.10.

**Tabel 6.10**  
**Tabulasi Silang Hubungan Pengalaman Kerja Dengan Perilaku *Safety driving* Pada Sopir Otobus Di Terminal Tipe A Kota Banda Aceh**

No	Pengalaman Kerja	Perilaku <i>Safety driving</i>				Total		p-value
		Baik		Tidak Baik		N	%	
		n	%	n	%			
1	Berpengalaman	7	63,6	4	36,4	11	100	<b>0,006</b>
2	Kurang Berpengalaman	20	35,1	37	64,9	57	100	
<b>Total</b>		<b>27</b>	<b>39,7</b>	<b>41</b>	<b>60,3</b>	<b>68</b>	<b>100</b>	

Sumber: Data Primer (diolah Tahun 2022)

Dari tabel 6.10 menunjukkan bahwa responden yang baik perilaku *safety driving* dengan pengalaman kerja berpengalaman sebesar 63,6%, sedangkan yang baik perilaku *safety driving* dengan pengalaman kerja kurang berpengalaman hanya 35,1%. Sebaliknya responden yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan pengalaman kerja kurang berpengalaman sebesar 64,9%, sedangkan yang tidak baik perilaku *safety driving* dengan pengalaman kerja berpengalaman hanya 36,4%. Hasil uji statistik diperoleh nilai p-value 0,015 ( $\leq 0,05$ ) yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Mengindikasikan ada hubungan yang bermakna antara pengalaman kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh.

## 6.2 Pembahasan

Pembahasan dalam penelitian ini disajikan dalam bentuk narasi berdasarkan hasil yang di peroleh. Penjabaran dari pembahasan sesuai dengan tujuan dari penelitian yang terdiri dari faktor faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022, yang menjadi responden pada penelitian ini adalah sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh.

### **6.2.1 Hubungan Peran Atasan Dengan Perilaku *Safety driving***

Peran Atasan telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku *safety driving* pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara peran atasan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai p-value 0,015.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di pt x, didapatkan hasil 20 responden yang mendapat dukungan dari atasan, sebanyak 80% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden yang tidak mendapat dukungan dari atasan, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,024. Adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan atasan memberikan perhatian yang baik kepada pengemudi dengan mengingatkan apabila pengemudi melakukan kesalahan serta memberikan penghargaan apabila pengemudi mematuhi aturan keselamatan dengan baik, selain itu rasa patuh pada atasan juga yang mempengaruhi pengemudi untuk berkendara secara aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinugroho (2014) yang menunjukkan adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,001. Berdasarkan

hasil penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono (2017) diketahui ada hubungan antara peran atasan dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan p-value <0,05. Hasil penelitian Hastuti (2013) menemukan bahwa ada hubungan antara *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang dipengaruhi oleh peran atasan sopir bus. Hasil penelitian Tendelawa (2015) menjelaskan 54,2% sopir bus Manado-Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado melakukan *safety driving* dan hanya 45,8 tidak melakukan *safety driving*.

### **6.2.2 Hubungan *Safety briefing* Dengan Perilaku *Safety driving***

*Safety briefing* telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku *safety driving* pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara *Safety briefing* dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai p-value 0,028.

Briefing adalah rapat singkat yang diikuti oleh sopir sebelum melakukan aktifitas kerja. Kegiatan dalam briefing ini bisa berupa pengumuman penting, instruksi kerja, peringatan-peringatan, atau hal-hal penting lainnya terkait dengan aktifitas kerja yang akan dilakukan. Briefing ini dipimpin oleh supervisor atau petugas yang diberi kewenangan atau yang mempunyai kompetensi untuk melakukan pekerjaan ini. Kegiatan ini tidak perlu lama-lama, bisa dilakukan selama kira-kira 15 menit. Manfaat dari briefing ini yaitu sopir akan selalu berhati-hati dalam bekerja terutama menjaga keselamatan penumpang, sopir mengetahui dengan cepat dan benar tentang mengantisipasi bahaya di jalan raya, pengemudian

akan dilakukan dengan tepat dan benar sehingga kesalahan dapat diminimalisir yang bisa menyebabkan kecelakaan, sopir dapat meningkatkan motivasi bekerja dan mencapai tempat tujuan seperti yang diinginkan.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Daru Lestantyo (2018) didapatkan hasil dari 20 responden dengan *safety briefing* yang baik, sebanyak 80% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan *safety briefing* yang kurang baik, dari 18 responden sebanyak 61,1%, memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara *safety briefing* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil angkutan umum yang bekerja di PT X dengan p value 0,024. Adanya hubungan antara *safety briefing* dengan praktik *safety* pada pengemudi mobil angkutan umum ini dikarenakan oleh responden yang mendapat dukungan *safety briefing* baik cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait *safety driving*, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat *safety briefing*.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hendri Tri Hermawan (2017) yang menunjukkan adanya hubungan antara *safety briefing* dengan perilaku aman pada pekerja dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,01. Berdasarkan Hasil penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono (2017) diketahui ada hubungan antara briefing dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan p value = 0,002.

### **6.2.3 Hubungan Pelatihan Mengemudi Dengan Perilaku *Safety driving***

Pelatihan mengemudi telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku *safety driving* pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian

ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai p-value 0,029.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X, didapatkan hasil dari 33 responden yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving*, sebanyak 69,7% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan *safety driving*, dari 5 responden, seluruhnya memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,006.

Adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan oleh responden yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving* cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait *safety driving*, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat pelatihan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas (2016) yang menunjukkan adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,025. Hasil penelitian Priyatna (2012) menjelaskan responden yang mengikuti pelatihan mengemudi akan dapat mengontrol perilaku agresif cara mengemudikan kendaraannya.

#### **6.2.4 Hubungan Pengalaman Kerja Dengan Perilaku *Safety driving***

Pengalaman kerja telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku *safety driving* pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara pengalaman kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai p-value 0,006.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X, didapatkan hasil dari 20 responden dengan pengalaman kerja  $\geq 5$  tahun, sebanyak 60% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan pengalaman kerja  $< 5$  Tahun, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik *safety driving* yang kurnag baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pengalaman kerja dengan Praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,001. Adanya hubungan antara pengalaman kerja dengan praktik *safety driving* disebabkan apabila pengendara sudah memiliki pengalaman berkendara yang baik dan sudah lama bekerja mengemudi mobil skid tank, akan melakukan tindakan maupun perilaku yang aman saat berkendara. Hal tersebut juga dikarenakan setiap pengendara memiliki tingkat pengetahuan dan kesadaran yang berbeda untuk selalu berperilaku dengan baik. Tetapi pengalaman kerja yang lama tidak menjamin bahwa seseorang memiliki perilaku yang aman saat berkendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas (2016) yang menunjukkan adanya hubungan antara pengalaman kerja

dengan praktik *safety driving* pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,0398. Hasil ini juga sejalan dengan penelitian Suprani (2010) menjelaskan ada hubungan antara pengalaman kerja dengan persepsi sopir angkota tentang keselamatan kerja di kota Bogor.

## BAB VII

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 7.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai faktor faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022. Berdasarkan perilaku *safety driving*, peran atasan, safety briefing, pelatihan mengemudi dan pengalaman mengemudi. Maka peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Ada hubungan yang bermakna antara peran atasan dengan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai *P-value* = 0,015.
2. Ada hubungan yang bermakna antara *safety briefing* dengan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai *P-value* = 0,028.
3. Ada hubungan yang bermakna antara pelatihan mengemudi dengan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai *P-value* = 0,029.
4. Ada hubungan yang bermakna antara pengalaman kerja dengan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai *P-value* = 0,006.

## 7.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, pembahasan dan kesimpulan tersebut maka disarankan beberapa hal tersebut dibawah ini :

1. Diharapkan kepada pihak Dinas Kesehatan dan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh agar lebih sering mengadakan penyuluhan, dan memasang media informasi seperti pamflet tentang pentingnya perilaku *safety driving*, agar sopir lebih paham tentang keselamatan dalam mengemudi.
2. Diharapkan kepada Dinas Kesehatan Kota Banda Aceh agar lebih sering mengadakan pemeriksaan kesehatan sopir yang bekerja di terminal tipe A Kota Banda Aceh agar dapat menjamin keselamatan penumpang yang ingin menggunakan jasa transportasi darat.
3. Bagi peneliti selanjutnya disarankan agar dapat melakukan penelitian lanjutan terkait perilaku *safety driving* dengan variabel variabel yang baru dan belum di teliti.

## DAFTAR PUSTAKA

- Afidah. 2011. *Pola Tingkat Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas dengan Menggunakan Regresi Logistik Multinomial*.
- Aldin. 2005. *Faktor-Faktor Yang berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Karyawan Pada PT. Sermani Steel Corporation Makassar tahun 2005*. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Arikunto.S. (2005). *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta. Azwar, S. (2011). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: 2011.
- Arikunto.S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : Rineka Cipta. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azwar, S. (2012). *Penyusunan Skala Psikologi edisi 2*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Brown, I. D. (1994). Driver fatigue. *Journal Ergonomic* , pp. 298-314.
- Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Budiono, A. S. (2003). *Bunga Rampai Hiperkes + KK*. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Budiono, S. 2003. *Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan kerja: Higiene Perusahaan, Ergonomi, Kesehatan kerja, dan Keselamatan Kerja*. Semarang: Badan Penerbit Undip.
- Castro J.R, & Loureiro J.G. *Tiredness and Sleepiness in Bus Drivers and Road Accident In Peru: Quantitative Study*. 2004; 9-21.
- Chusaini, B.T.A. 2012. *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas ( Studi Kasus Jl. Slamet Riyadi Surakarta*.
- Citerawati, Y. 2012. *Pembentukan Perilaku*. <http://adingpintar.wordpress.com/2012/03/19/25> (Online). Diakses tanggal 12 Februari 2013.
- dalam Hanurawan, D. (2001). *Psikologi Sosial Suatu Pengantar, Dr.Fattah Hanurawan*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Departemen Tenaga Kerja. *Training Material Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Keselamatan Kerja*. Jakarta: Departemen Tenaga Kerja; 2004.
- Depnaker. (2004). *Training Material Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Bidang Keselamatan Kerja*. Jakarta: Depnaker.
- Dinges D. an Overview of Sleepiness and Accident. *Journal of Sleep Research, University of Applied Sciences, Schmalkalden, Germany*. 2005; 4 (20); 4-14.
- Effendi, M. d. (1989). *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: LP3ES.

- Effendy M.V. Ergonomi, *Lingkungan Kerja dan Kesehatan [Online Journal]* 2009; 2(10) 18-29 ; [Diakses 11 April 2014].
- Elizabeth M.Grey, T. J. (1989). *Driver Aggression: The Role Of Personality Social Characteristics, Risk, And Motivation. Federal Office Of Road Safety, Monash University* , 65-68.
- Engstrom, I.; Gregersen, N.P.; Nyberg, A. 2003. Young novice drivers, driver education and training. <http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/unga-nyblivna-forare-och-forarutbildning-litteraturoversikt.pdf> (online). diakses tanggal 10 Mei 2013.
- G.J. Salazar, MD. (1993). *Fatigue In Aviation. Federal Aviation Administration* , 2.
- Gibson, RS. *Principle of Nutritional Assessment, Second Edition. New York. Oxford University Press*; 2005.
- Green, L.W. 1980. *Perencanaan Pendidikan Kesehatan Pendekatan Diagnostik*. FKM-UI. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- Hadju V. *Dasar-Dasar Gizi*. Makassar; UNHAS Press; 2005.
- Halimah, S. 2010. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Karyawan Di PT. SIM Plant Tambun II Tahun 2010*. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah.
- Hamid, F. 2008. *Analisis tingkat pengetahuan pekerja mengenai cara mengemudi yang aman (safety driving) pada PT. X tahun 2008*. Depok: Universitas Indonesia.
- Hartatik, 2009. *Analisa Kecelakaan Truk di Jalan Tol Surabaya – Gempol*.
- Hasan, I. M. (2002). *Metode Penelitian dan Aplikasinya. Jakarta: Ghalia Indonesia*.
- Houston, J. M. (2003). *The Aggressive Driving behaviour scale : Developing a self-report measure of unsafe driving*. . North American Journal of Psychology (NAJP) V.5 no.2 , 269-278.
- Husni, Lalu (2005). *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. Edisi Revisi. Cetakan kelima. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Ishardita Pambudi Tama, O. O. (2014). *Evaluasi Pengaruh Pola Kerja Terhadap Fatigue Untuk Mengurangi Jumlah Kecelakaan*. Jurnal Teknik Industri Universitas Brawijaya Malang .
- Jakarta : Rineka Cipta.
- James, L. d. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. <http://www.aggressive.drivers.com/papers/james-nahl/james-nahl.pdf>.

- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2012). *Laporan Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jawa Timur: Kementerian Perhubungan.
- kompasiana.com. (2012, 14 Januari Sabtu). *Belajar kepada Sumber Kencono*. *kompasiana.com*. (2012, 14 Januari Kamis). *Belajar Kepada Sumber Kencono*.
- Kusuma, I.J. 2011. *Pelaksanaan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Karyawan PT. Bitratex Industries Semarang*. <http://eprints.undip.ac.id/26498/2/Jurnal.pdf> (Online). Diakses tanggal 19 Februari 2013
- Laga H. *Faktor yang Berhubungan dengan Kapasitas Paru pada Tenaga Kerja di Kawasan Industri Mebel Antang Makassar*. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 2013; 7-9
- Mangkunegara, A. P. (2001). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*.
- Maryadi. 2007. *Mengantuk dan Kurang Antisipasi Penyebab Kecelakaan Tol*. [http://news.detik.com/index.php/detik.read/tahun/2007/bulan/12/tgl/03/tim\\_e/150510/idnews/861157/idkanal/10](http://news.detik.com/index.php/detik.read/tahun/2007/bulan/12/tgl/03/tim_e/150510/idnews/861157/idkanal/10) (Online). Diakses tanggal 12 Februari 2013.
- Mathis, L. & Jackson H. 2002. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Salemba Empat
- Modjo, R. 2006. *Kesehatan Kerja (definisi, ruang lingkup, penyakit akibat kerja & promosi kesehatan di tempat kerja)*. <http://staff.ui.ac.id/internal/132096019/material/Sesi5Kesehatankerja.ppt> (Online). Diakses tanggal 13 Februari 2013
- Moehyi, S. 1992. *Penyelenggaraan Makanan Institusi dan Jasa Boga*. Jakarta: Bhratara.
- Moh.Kasiran, M. (2010). *Metodologi Penelitian Kuantitatif - Kualitatif*. Malang: UIN-Maliki Press.
- Munandar. 2012. *Belajar Meminimalisir Kecelakaan Lalulintas dari Bangsa Jepang*. <http://metro.kompasiana.com>
- Notoatmodjo, S. 2003. *Ilmu kesehatan Masyarakat Prinsip-Prinsip Dasar*.
- Nurmianto, E. (2003). *Ergonomi Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Surabaya: Guna Widya.
- Oktarina, S. 2012. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group Pt Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011*. Medan: Universitas Sumatera Utara.

- Pala'langan, C. 2000. *Hubungan Status Gizi Sarapan Terhadap Produktivitas Tenaga Kerja Wanita Pada Unit Produksi PT. Wahyu Pradana Binamulia*. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Palimbong Tiku. *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kelelahan Kerja pada Sopir Truk PT. Pertamina (persero) Terminal BBM Makassar* [Skripsi]. Makassar: Universitas Hasanuddin; 2011.
- Philipe, G. L. (2009). *Passion of Driving and Aggressive driving Behaviour : a look at their relationship*. Journal Applied Social Psychology.
- Putri D. P. *Hubungan Faktor Internal dan Eksternal Pekerja terhadap Kelelahan (Fatigue) pada Operator Alat Besar PT. Indonesia Power Unit Bisnis Pembangunan Suralaya* [Skripsi]. Depok: Universitas Indonesia; 2008.
- Riskiansah, A & Zain, I. 2010. *Analisis Pola Tingkah Laku Pengendara Sepeda Motor Di Kota Surabaya Dengan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)*. <http://digilib.its.ac.id/public/ITS-paper-19525-1307100086-Paper.pdf> (Online). Diakses tanggal 14 Februari 2013.
- Rizky, Y. 2009. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taxi PT X Tahun 2009*. Depok: Fakultas kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.
- Russeng Syamsiar. S. *Status Gizi dan Kelelahan Kerja (Kajian Pada Pengemudi Bus Malam di Sulawesi Selatan dan Barat)* [Disertasi]. Makassar: Universitas Hasanuddin; 2009.
- Russeng, S.R. 2011. *Kelelahan Kerja dan Kecelakaan Lalu Lintas*. Makassar : Ombak
- Santoso, T.I. 2007. *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu-Lintas (Studi Kasus Jalan Tol Jatingaleh-Sronдол Semarang)*.
- Setiawaty. *Kelelahan Kerja Kronis, Kajian terhadap Kelelahan Kerja, Penyusunan Alat Ukur serta Hubungannya dengan Waktu Reaksi dan Produktivitas Kerja* [Disertasi], Yogyakarta: Universitas Gajah Mada; 2008.
- Siman, R. 2012. *Serba-Serbi Ilmu Pendidikan*. <http://blog.unm.ac.id/rusli/2012/07/21/serba-sebi-ilmu-pendidikan/> (Online). Diakses tanggal 14 Februari 2013.
- Suarapembaruan. 2011. *Kecelakaan Lalulintas, 1,3 Juta Orang Meninggal Dunia TiapTahun*.
- Suma'mur. 1995. *Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: CV. Haji Masagung.
- Suma'mur. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. Jakarta: Sagung Seto; 2009.

- Suma'mur. 1996. *Higiene perusahaan dan kesehatan kerja*. Jakarta : CV. Haji Masagung.
- Surat *Keterangan no. 725/AJ.302/DRJD/2004 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) di Jalan*. Jakarta : Ditjen Perhubungan Darat ; 2004
- Syuratman. 2011. *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Bidang Kelistrikan*. <http://syuratman.files.wordpress.com/2011/07/smk3-listrik.pdf> (Online). Diakses tanggal 12 Februari 2013.
- Tarwaka. *Ergonomi untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Produktivitas*. Surakarta: UNIBA Press; 2004.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 2003. *Tentang Ketenagakerjaan*.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009. *Tentang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.
- Utami, N.L. 2009. *Hubungan Tingkat Pengetahuan Perawat Tentang Teknik Perawatan Luka post Operasi di Rumah Sakit Kepolisian Raden Said Soekanto Tahun 2009*.
- WHO. 2011. *A Decade Of Action For Road Safety: A Brief Planning Document*. [http://www.who.int/roadsafety/Decade\\_of\\_action.pdf](http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf)..
- Wirawan, P. 2009. *Etika Berkendara dan Cerminan Budaya Bangsa*. <http://praditatria.wordpress.com/2009/01/04/11/> (Online). Diakses tanggal 8 Februari 2013.

## INFORMASI KEPADA RESPONDEN

Assalammu'alaikum Wr. Wb.,

Saya Ayunda Riskiatul Jannah, atas nama peneliti; mahasiswa tingkat akhir pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh bermaksud mengadakan penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022. Dengan penelitian ini diharapkan akan diketahui hubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022. Hasil dari penelitian diharapkan dapat dijadikan dasar informasi tentang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022.

Keikutsertaan Bpk/Ibu/Sdr (i) dalam penelitian ini adalah secara sukarela dan menguntungkan semua pihak baik responden, peneliti, pelayan kesehatan dan masyarakat luas. Setelah anda setuju untuk berpartisipasi dalam penelitian ini dan menandatangani pernyataan persetujuan responden, maka anda akan diwawancarai oleh saya sebagai peneliti.

Semua data yang dikumpulkan dalam penelitian ini akan dirahasiakan oleh tim peneliti dan tidak terbuka bagi masyarakat atau pihak lain tanpa persetujuan peneliti. Laporan yang akan dihasilkan dari penelitian ini tidak akan mencantumkan identitas responden yang bersangkutan.

Demikian informasi kami sampaikan, terima kasih atas kehadiran anda menjadi responden.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.,

**KUESIONER**  
**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING**  
**PADA SOPIR OTOBUS DI TERMINAL TIPE A KECAMATAN LUENG BATA KOTA**  
**BANDA ACEH TAHUN 2022**

---

**I. Karakteristik Responden**

1. Nama :.....
2. Umur :..... tahun
3. Pendidikan terakhir :
  - a. SD
  - b. SMP
  - c. SMA/STM
  - d. Akademi/Perguruan Tinggi
4. Sudah mengemudikan mobil selama : ..... tahun
5. SIM yang dimiliki:
  - a. SIM B1
  - b. SIM B2
  - c. Tidak Ada
  - d. Lainnya,

## II. Perilaku *Safety Driving*

Berilah tanda (v) pada jawaban yang menurut anda benar !

Keterangan :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

NO	PERNYATAAN	JAWABAN			
		SS	S	TS	STS
1	Safety driving dapat mencegah terjadinya kecelakaan				
2	Saya melakukan safety driving meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan.				
3	Meskipun Saya akan melakukan perjalanan dekat, sata tetap perlu melakukan pemeriksaan kendaraan.				
4	Ketika Saya jalanan sepi, saya tidak boleh mengendarai sambil memegang handphone.				
5	Demi keamanan ketika mengemudi Saya harus menyiapkan kelengkapan surat surat kendaraan.				
6	Ketika Saya hendak membelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu peringatan.				
7	Setiap pengemudi harus mematuhi hukum dan undang-undang yang berlaku.				
8	Sebaiknya Saya harus selalu berhati-hati dan waspada ketika berkendara.				
9	Ketika menerima telepon pada saat mengemudi akan mengganggu konsentrasi.				
10	Saat saya mengemudi wajib menaati peraturan lalu lintas salah satunya tidak menerobos lampu merah, ketika lampu hijau saya baru melanjutkan perjalanan.				

## **B. Peran Atasan**

1. Apakah Atasan anda sering memberi briefing mengemudi sebelum mulai bekerja ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
2. Apakah kadang kadang atasan mengawasi pekerjaan sopir di terminal ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
3. Saat terjadi kecelakaan karena dalam bekerja atasan memberi peringatan atau sanksi kepada sopir bus ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
4. Apakah atasan pernah memberikan hadiah kepada sopir yang berprestasi atau sudah lama bekerja di perusahaan otobus ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
5. Apakah atasan anda selalu melakukan pemutusan kontrak kerja secara sepihak ?
  - a. Ya
  - b. Tidak

### C. SAFETY BRIEFING

No.	Pernyataan	Jawaban			
		Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
1.	Kecelakaan lalu lintas sebagian besar diakibatkan oleh kesalahan manusia				
2.	Menggunakan sabuk pengaman jika menempuh jarak yang jauh				
3.	Saat mengemudi, sopir tidak boleh merokok				
4.	Untuk hal apapun tidak diperbolehkan menggunakan HP saat berkendara				
5.	Tidak boleh berkendara dengan kecepatan tinggi walaupun saat dalam keadaan terburu-buru				
6.	Saat jalan sepi, anda harus tetap mengecek kaca spion dan sekitar kendaraan				
7.	Menerima telepon saat mengemudi akan mengganggu konsentrasi				
8.	Setiap berkendara harus membawa SIM dan STNK				
9.	<i>Safety driving</i> (keamanan berkendara) perlu diterapkan pada semua sopir.				
10.	Perlu memeriksa kendaraan sebelum mengemudi				

#### **D. PELATIHAN KERJA**

Pilihlah pelatihan yang pernah anda diikuti !

- a. Pelatihan Keselamatan Kerja
- b. Pelatihan Mengemudi
- c. Tidak Ada

#### **E. PENGALAMAN KERJA**

1. Sudah berapa lama anda menjadi Sopir Otobus ?

Jawaban.....Tahun

TABEL SKOR

Variabel Yang di teliti	Nomor Urut	Bobot/Skor				Rentang
		A	B	C	D	
<b>Variabel Dependent</b>						
Perilaku Safety Driving	1	4	3	2	1	1. Baik, jika nilai skor $\geq 20$ (median). 2. Tidak Baik, jika nilai skor $< 20$ (median).
	2	4	3	2	1	
	3	4	3	2	1	
	4	4	3	2	1	
	5	4	3	2	1	
	6	4	3	2	1	
	7	4	3	2	1	
	8	4	3	2	1	
	9	4	3	2	1	
	10	4	3	2	1	
<b>Variabel Independent</b>						
Peran Atasan	1	1	0	-	-	1. Berperan , jika nilai skor $\geq 3$ (median). 2. Tidak Berperan, jika nilai skor $< 3$ (median).
	2	1	0	-	-	
	3	1	0	-	-	
	4	1	0	-	-	
	5	1	0	-	-	
Safety Briefing	1	4	3	2	1	Ada : Apabila diperoleh skor nilai $\geq 20$ (median). 2. Tidak Ada : Apabila diperoleh skor nilai $< 20$ (median).
	2	4	3	2	1	
	3	4	3	2	1	
	4	4	3	2	1	
	5	4	3	2	1	
	6	4	3	2	1	
	7	4	3	2	1	
	8	4	3	2	1	
	9	4	3	2	1	
	10	4	3	2	1	
Pelatihan Mengemudi	1	1	1	0	-	1. Ada : Apabila diperoleh skor nilai=1 2. Tidak Ada : Apabila diperoleh skor nilai=0
Pengalaman Kerja	1	-	-	-	-	1. Berpengalaman : Apabila bekerja $\geq 5$ tahun. 2. Kurang Pengalaman : Apabila bekerja $< 5$ tahun.

## INFORMASI KEPADA RESPONDEN

Assalammu'alaikum Wr. Wb.,

Saya Ayunda Riskiatul Jannah, atas nama peneliti; mahasiswa tingkat akhir pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh bermaksud mengadakan penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022. Dengan penelitian ini diharapkan akan diketahui hubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022. Hasil dari penelitian diharapkan dapat dijadikan dasar informasi tentang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022.

Keikutsertaan Bpk/Ibu/Sdr (i) dalam penelitian ini adalah secara sukarela dan menguntungkan semua pihak baik responden, peneliti, pelayan kesehatan dan masyarakat luas. Setelah anda setuju untuk berpartisipasi dalam penelitian ini dan menandatangani pernyataan persetujuan responden, maka anda akan diwawancarai oleh saya sebagai peneliti.

Semua data yang dikumpulkan dalam penelitian ini akan dirahasiakan oleh tim peneliti dan tidak terbuka bagi masyarakat atau pihak lain tanpa persetujuan peneliti. Laporan yang akan dihasilkan dari penelitian ini tidak akan mencantumkan identitas responden yang bersangkutan.

Demikian informasi kami sampaikan, terima kasih atas kehadiran anda menjadi responden.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.,

**KUESIONER**  
**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING**  
**PADA SOPIR OTOBUS DI TERMINAL TIPE A KECAMATAN LUENG BATA KOTA**  
**BANDA ACEH TAHUN 2022**

---

**I. Karakteristik Responden**

1. Nama :.....
2. Umur :..... tahun
3. Pendidikan terakhir :
  - a. SD
  - b. SMP
  - c. SMA/STM
  - d. Akademi/Perguruan Tinggi
4. Sudah mengemudikan mobil selama : ..... tahun
5. SIM yang dimiliki:
  - a. SIM B1
  - b. SIM B2
  - c. Tidak Ada
  - d. Lainnya,

## II. Perilaku *Safety Driving*

Berilah tanda (v) pada jawaban yang menurut anda benar !

Keterangan :

**SS** : Sangat Setuju

**S** : Setuju

**TS** : Tidak Setuju

**STS** : Sangat Tidak Setuju

NO	PERNYATAAN	JAWABAN			
		SS	S	TS	STS
1	Safety driving dapat mencegah terjadinya kecelakaan				
2	Saya melakukan safety driving meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan.				
3	Meskipun Saya akan melakukan perjalanan dekat, sata tetap perlu melakukan pemeriksaan kendaraan.				
4	Ketika Saya jalanan sepi, saya tidak boleh mengendarai sambil memegang handphone.				
5	Demi keamanan ketika mengemudi Saya harus menyiapkan kelengkapan surat surat kendaraan.				
6	Ketika Saya hendak membelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu peringatan.				
7	Setiap pengemudi harus mematuhi hukum dan undang-undang yang berlaku.				
8	Sebaiknya Saya harus selalu berhati-hati dan waspada ketika berkendara.				
9	Ketika menerima telepon pada saat mengemudi akan mengganggu konsentrasi.				
10	Saat saya mengemudi wajib menaati peraturan lalu lintas salah satunya tidak menerobos lampu merah, ketika lampu hijau saya baru melanjutkan perjalanan.				

## **B. Peran Atasan**

1. Apakah Atasan anda sering memberi briefing mengemudi sebelum mulai bekerja ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
2. Apakah kadang kadang atasan mengawasi pekerjaan sopir di terminal ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
3. Saat terjadi kecelakaan karena dalam bekerja atasan memberi peringatan atau sanksi kepada sopir bus ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
4. Apakah atasan pernah memberikan hadiah kepada sopir yang berprestasi atau sudah lama bekerja di perusahaan otobus ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
5. Apakah atasan anda selalu melakukan pemutusan kontrak kerja secara sepihak ?
  - a. Ya
  - b. Tidak

### C. SAFETY BRIEFING

No.	Pernyataan	Jawaban			
		Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
1.	Kecelakaan lalu lintas sebagian besar diakibatkan oleh kesalahan manusia				
2.	Menggunakan sabuk pengaman jika menempuh jarak yang jauh				
3.	Saat mengemudi, sopir tidak boleh merokok				
4.	Untuk hal apapun tidak diperbolehkan menggunakan HP saat berkendara				
5.	Tidak boleh berkendara dengan kecepatan tinggi walaupun saat dalam keadaan terburu-buru				
6.	Saat jalan sepi, anda harus tetap mengecek kaca spion dan sekitar kendaraan				
7.	Menerima telepon saat mengemudi akan mengganggu konsentrasi				
8.	Setiap berkendara harus membawa SIM dan STNK				
9.	<i>Safety driving</i> (keamanan berkendara) perlu diterapkan pada semua sopir.				
10.	Perlu memeriksa kendaraan sebelum mengemudi				

#### **D. PELATIHAN KERJA**

Pilihlah pelatihan yang pernah anda diikuti !

- a. Pelatihan Keselamatan Kerja
- b. Pelatihan Mengemudi
- c. Tidak Ada

#### **E. PENGALAMAN KERJA**

1. Sudah berapa lama anda menjadi Sopir Otobus ?

Jawaban.....Tahun

TABEL SKOR

Variabel Yang di teliti	Nomor Urut	Bobot/Skor				Rentang
		A	B	C	D	
<b>Variabel Dependent</b>						
Perilaku Safety Driving	1	4	3	2	1	1. Baik, jika nilai skor $\geq 20$ (median). 2. Tidak Baik, jika nilai skor $< 20$ (median).
	2	4	3	2	1	
	3	4	3	2	1	
	4	4	3	2	1	
	5	4	3	2	1	
	6	4	3	2	1	
	7	4	3	2	1	
	8	4	3	2	1	
	9	4	3	2	1	
	10	4	3	2	1	
<b>Variabel Independent</b>						
Peran Atasan	1	1	0	-	-	1. Berperan , jika nilai skor $\geq 3$ (median). 2. Tidak Berperan, jika nilai skor $< 3$ (median).
	2	1	0	-	-	
	3	1	0	-	-	
	4	1	0	-	-	
	5	1	0	-	-	
Safety Briefing	1	4	3	2	1	Ada : Apabila diperoleh skor nilai $\geq 20$ (median). 2. Tidak Ada : Apabila diperoleh skor nilai $< 20$ (median).
	2	4	3	2	1	
	3	4	3	2	1	
	4	4	3	2	1	
	5	4	3	2	1	
	6	4	3	2	1	
	7	4	3	2	1	
	8	4	3	2	1	
	9	4	3	2	1	
	10	4	3	2	1	
Pelatihan Mengemudi	1	1	1	0	-	1. Ada : Apabila diperoleh skor nilai=1 2. Tidak Ada : Apabila diperoleh skor nilai=0
Pengalaman Kerja	1	-	-	-	-	1. Berpengalaman : Apabila bekerja $\geq 5$ tahun. 2. Kurang Pengalaman : Apabila bekerja $< 5$ tahun.

## Frequencies

### Statistics

Perilaku\_Safety\_Driving

N	Valid	68
	Missing	0
Median		2,00

### Perilaku\_Safety\_Driving

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baik	27	39,7	39,7	39,7
	Tidak Baik	41	60,3	60,3	100,0
	Total	68	100,0	100,0	

## Frequencies

### Statistics

Peran\_Atasan

N	Valid	68
	Missing	0
Median		1,00

### Peran\_Atasan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Berperan	37	54,4	54,4	54,4
	Tidak Berperan	31	45,6	45,6	100,0
	Total	68	100,0	100,0	

## Frequencies

### Statistics

Safety\_Briefing

N	Valid	68
	Missing	0
Median		2,00

### Safety\_Briefing

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ada	23	33,8	33,8	33,8
	Tidak Ada	45	66,2	66,2	100,0
	Total	68	100,0	100,0	

## Frequencies

### Statistics

Pelatihan\_Mengemudi

N	Valid	68
	Missing	0
Median		1,00

### Pelatihan\_Mengemudi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ada	38	55,9	55,9	55,9
	Tidak Ada	30	44,1	44,1	100,0
	Total	68	100,0	100,0	

## Frequencies

### Statistics

Pengalaman\_Kerja

N	Valid	68
	Missing	0
Median		2,00

### Pengalaman\_Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Berpengalaman	11	16,2	16,2	16,2
	Kurang Berpengalaman	57	83,8	83,8	100,0
	Total	68	100,0	100,0	

## Crosstabs

### Case Processing Summary

	Valid		Cases Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Peran_Aatasan * Perilaku_Safety_Driving	68	100,0%	0	0,0%	68	100,0%

### Peran\_Aatasan \* Perilaku\_Safety\_Driving Crosstabulation

		Perilaku_Safety_Driving			
		Baik	Tidak Baik	Total	
Peran_Aatasan	Berperan	Count	16	21	37
		% within Peran_Aatasan	43,2%	56,8%	100,0%
	Tidak Berperan	Count	11	20	31
		% within Peran_Aatasan	35,5%	64,5%	100,0%
Total		Count	27	41	68
		% within Peran_Aatasan	39,7%	60,3%	100,0%

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,024 <sup>a</sup>	1	,015		
Continuity Correction <sup>b</sup>	,012	1	,027		
Likelihood Ratio	,026	1	,014		
Fisher's Exact Test				,021	,044
Linear-by-Linear Association	,018	1	,018		
N of Valid Cases	68				

## Crosstabs

### Case Processing Summary

	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Safety_Briefing * Perilaku_Safety_Driving	68	100,0%	0	0,0%	68	100,0%

### Safety\_Briefing \* Perilaku\_Safety\_Driving Crosstabulation

		Perilaku_Safety_Driving			
		Baik	Tidak Baik	Total	
Safety_Briefing	Ada	Count	11	12	23
		% within Safety_Briefing	47,8%	52,2%	100,0%
	Tidak Ada	Count	16	29	45
		% within Safety_Briefing	35,6%	64,4%	100,0%
Total	Count	27	41	68	
	% within Safety_Briefing	39,7%	60,3%	100,0%	

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,047 <sup>a</sup>	1	,028		
Continuity Correction <sup>b</sup>	,013	1	,044		
Likelihood Ratio	,050	1	,030		
Fisher's Exact Test				,033	,036
Linear-by-Linear Association	,043	1	,031		
N of Valid Cases	68				

## Crosstabs

### Case Processing Summary

	Valid		Cases Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Pelatihan_Mengemudi * Perilaku_Safety_Driving	68	100,0%	0	0,0%	68	100,0%

### Pelatihan\_Mengemudi \* Perilaku\_Safety\_Driving Crosstabulation

			Perilaku_Safety_Driving		Total
			Baik	Tidak Baik	
Pelatihan_Mengemudi	Ada	Count	16	22	38
		% within Pelatihan_Mengemudi	42,1%	57,9%	100,0%
		Tidak Ada	Count	11	19
	% within Pelatihan_Mengemudi	36,7%	63,3%	100,0%	
	Total	Count	27	41	68
		% within Pelatihan_Mengemudi	39,7%	60,3%	100,0%

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,007 <sup>a</sup>	1	,029		
Continuity Correction <sup>b</sup>	,042	1	,037		
Likelihood Ratio	,008	1	,049		
Fisher's Exact Test				,003	019
Linear-by-Linear Association	,004	1	,041		
N of Valid Cases	68				

## Crosstabs

### Case Processing Summary

	Valid		Cases Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Pengalaman_Kerja * Perilaku_Safety_Driving	68	100,0%	0	0,0%	68	100,0%

### Pengalaman\_Kerja \* Perilaku\_Safety\_Driving Crosstabulation

		Perilaku_Safety_Driving		
		Baik	Tidak Baik	
Pengalaman_Kerja	Berpengalaman	Count	7	4
		% within Pengalaman_Kerja	63,6%	36,4%
	Kurang Berpengalaman	Count	20	37
		% within Pengalaman_Kerja	35,1%	64,9%
Total		Count	27	41
		% within Pengalaman_Kerja	39,7%	60,3%

### Pengalaman\_Kerja \* Perilaku\_Safety\_Driving Crosstabulation

		Total	
Pengalaman_Kerja	Berpengalaman	Count	11
		% within Pengalaman_Kerja	100,0%
	Kurang Berpengalaman	Count	57
		% within Pengalaman_Kerja	100,0%
Total		Count	68
		% within Pengalaman_Kerja	100,0%

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,019 <sup>a</sup>	1	,006		
Continuity Correction <sup>b</sup>	,060	1	,011		
Likelihood Ratio	,074	1	,008		
Fisher's Exact Test				,009	,007
Linear-by-Linear Association	,093	1	,007		
N of Valid Cases	68				

DOKUMENTASI PENELITIAN







**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT  
BPTD WILAYAH I - PROVINSI ACEH  
SATUAN PELAYANAN TERMINAL TIPE A BANDA ACEH**

JL. DR. IR. T. MOEHAMMAD HASAN NO. 31  
TERMINAL BATOH, BANDA ACEH – 23238

TELP/HP : 0823 6691 8828  
EMAIL : terminalbandaaceh@gmail.com

FAX :

Nomor : UM.001/1/4/TTAB/2022  
Lampiran : -  
Perihal : **Surat Keterangan Telah  
Melaksanakan Penelitian Skripsi**

Banda Aceh, 07 Februari 2022

Kepada Yth,  
**Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Muhammadiyah Aceh**  
Di

Tempat

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Heriyanto, BA  
NIP : 196806031990111003  
Jabatan : Koordinator Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Banda Aceh

Dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : Ayunda Riskiyatul Jannah  
NPM : 1807110069  
Judul Skripsi : **“Faktor-Faktor” Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada  
Otobus Di Terminal Batoh Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh  
Tahun 2021”**

Bahwa benar yang bernama di atas telah melaksanakan tugas di Terminal Tipe A Banda Aceh.  
Demikian Surat Keterangan Telah Melaksanakan Penelitian Skripsi kami buat dengan sebenarnya agar  
dapat di pergunakan seperlunya.



MASTER TABEL

No. Responden	Karakteristik Responden				Perilaku Safety Driving										Total Skor	Keterangan	Safety Briefing										Total Skor	Keterangan	Pelatihan Mengemudi	Keterangan	Pengalaman Kerja	Keterangan								
	Umur	Keterangan	Jenis Kelamin	Keterangan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							1	2	3	4	5	6	7	8
1	25	1	1	Pria	1	2	1	2	4	1	1	1	1	2	16	Tidak Baik	0	0	1	1	1	3	Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	4	20	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
2	34	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	1	0	1	3	Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
3	34	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	0	1	1	0	3	Berperan	3	2	1	4	2	1	3	1	1	2	20	Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
4	35	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	0	0	1	1	3	Berperan	3	4	2	2	1	1	2	1	3	2	21	Ada	1	Ada	10	Berpengalaman	
5	39	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	1	0	0	2	Tidak Berperan	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Ada	0	Tidak Ada	3	Kurang Berpengalaman	
6	42	3	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	0	0	1	1	3	Berperan	3	2	4	4	1	1	2	1	1	2	21	Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
7	35	2	1	Pria	3	4	2	1	3	4	2	1	3	2	25	Baik	1	1	1	1	5	Berperan	3	2	1	4	4	4	4	1	1	2	26	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman		
8	23	1	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	0	0	1	2	Tidak Berperan	1	2	4	2	4	4	4	4	1	1	2	25	Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman
9	35	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	0	1	1	4	Berperan	3	4	1	4	4	4	4	1	1	2	28	Ada	1	Ada	5	Berpengalaman		
10	33	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	0	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
11	41	3	1	Pria	1	2	1	2	4	1	1	1	1	2	16	Tidak Baik	0	0	1	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	0	Tidak Ada	3	Kurang Berpengalaman	
12	29	1	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	1	1	0	1	4	Berperan	3	2	4	2	1	3	2	1	1	2	21	Ada	1	Ada	6	Berpengalaman	
13	40	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	0	1	0	0	1	Tidak Berperan	3	2	4	1	4	4	4	4	1	2	29	Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
14	37	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	1	0	0	1	3	Berperan	3	4	2	1	1	2	2	1	3	2	21	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
15	34	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	0	0	1	0	1	Tidak Berperan	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	17	Tidak Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
16	32	2	1	Pria	3	2	1	4	2	1	3	1	1	2	20	Baik	0	0	1	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	2	1	2	4	2	1	1	2	20	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
17	33	2	1	Pria	3	4	2	2	1	1	2	1	3	2	21	Baik	0	1	0	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	17	Tidak Ada	0	Tidak Ada	7	Berpengalaman	
18	41	3	1	Pria	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Baik	0	1	1	1	0	3	Berperan	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	14	Tidak Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
19	27	1	1	Pria	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Baik	1	0	0	0	1	2	Tidak Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
20	29	1	1	Pria	3	2	1	2	1	2	4	1	1	2	19	Tidak Baik	1	1	1	1	5	Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman		
21	33	2	1	Pria	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	14	Tidak Baik	0	0	1	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
22	42	3	1	Pria	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Baik	1	0	0	1	1	3	Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
23	43	3	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	0	1	0	0	1	Tidak Berperan	3	2	1	4	2	1	3	1	1	2	20	Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
24	21	1	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	0	0	1	1	3	Berperan	3	4	2	2	1	1	2	1	3	2	21	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
25	36	2	1	Pria	3	2	4	2	1	3	2	1	1	2	21	Baik	0	1	1	1	0	3	Berperan	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Ada	0	Tidak Ada	14	Berpengalaman	
26	35	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	17	Tidak Baik	0	0	1	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	4	2	4	1	2	1	1	2	22	Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
27	33	2	1	Pria	3	4	2	1	1	2	2	1	3	2	21	Baik	0	1	1	1	0	3	Berperan	3	2	1	2	1	2	4	1	1	2	19	Tidak Ada	0	Tidak Ada	3	Kurang Berpengalaman	
28	37	2	1	Pria	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	17	Tidak Baik	0	1	0	1	0	2	Tidak Berperan	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	14	Tidak Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
29	38	2	1	Pria	3	2	2	1	2	4	2	1	1	2	20	Baik	0	1	0	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Ada	0	Tidak Ada	3	Kurang Berpengalaman	
30	37	2	1	Pria	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	17	Tidak Baik	0	1	1	0	0	2	Tidak Berperan	3	2	1	2	1	2	4	1	1	2	19	Tidak Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
31	33	2	1	Pria	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	14	Tidak Baik	1	1	1	1	0	4	Berperan	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	14	Tidak Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
32	32	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	0	1	1	1	3	Berperan	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Ada	1	Ada	19	Berpengalaman	
33	31	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	1	1	0	3	Berperan	4	2	1	1	3	4	2	1	1	3	22	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
34	40	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	0	0	0	1	Tidak Berperan	3	2	1	2	1	2	4	1	1	2	19	Tidak Ada	1	Ada	4	Kurang Berpengalaman	
35	27	1	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	0	0	0	1	Tidak Berperan	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	14	Tidak Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
36	29	1	1	Pria	3	2	1	4	2	1	3	1	1	2	20	Baik	0	1	1	1	0	3	Berperan	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
37	27	1	1	Pria	3	4	2	2	1	1	2	1	3	2	21	Baik	1	1	1	1	0	4	Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
38	23	1	1	Pria	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Baik	0	1	0	1	0	2	Tidak Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	0	Tidak Ada	2	Kurang Berpengalaman	
39	29	1	1	Pria	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Baik	1	0	0	1	1	3	Berperan	3	2	4	2	1	3	2	1	1	2	21	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
40	41	3	1	Pria	3	2	1	2	1	2	4	1	1	2	19	Tidak Baik	1	1	1	1	1	5	Berperan	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	17	Tidak Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
41	40	2	1	Pria	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	14	Tidak Baik	1	0	0	1	1	3	Berperan	3	4	2	1	1	2	2	1	3	2	21	Ada	1	Ada	3	Kurang Berpengalaman	
42	39	2	1	Pria	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	16	Tidak Baik	1	1	1	0	0	3	Berperan	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	17	Tidak Ada	0	Tidak Ada	3	Kurang Berpengalaman	
43	33	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	0	1	1	1	4	Berperan	3	2	2	1	2	4	2	1	1	2	20	Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
44	34	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	1	1	1	1	5	Berperan	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	17	Tidak Ada	1	Ada	16	Berpengalaman	
45	38	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	1	1	1	1	1	5	Berperan	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	14	Tidak Ada	1	Ada	2	Kurang Berpengalaman	
46	37	2	1	Pria	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Baik	0	1	1	0	1	3	Berperan	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	18	Tidak Ada	0	Tidak Ada	3	Kurang Berpengalaman	
47	32	2	1	Pria	3	4	2	1	3	4	2	1	3	2	25	Baik	0	1	1	1	0	3	Berperan	3																