

SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY
DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA
BANDA ACEH TAHUN 2022**



OLEH:

RAMA DANU
NPM : 1707110107

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BANDA ACEH
2022**

SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY
DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA
BANDA ACEH TAHUN 2022**

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



**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BANDA ACEH
2022**

LEMBAR PERNYATAAN


Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Rama Danu
NIM : 1707110107
Fakultas : Kesehatan masyarakat
Perminatan : Keselamatan dan kesehatan Kerja (K3)
Judul Skripsi : Analisis Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku
Safety Driving Pada Supir Mobil AKDP Di Terminal Lueng Bata
Banda Aceh Tahun 2022

Dengan ini menyatakan bahwa Skripsi yang saya buat merupakan hasil karya sendiri/tidak dibuat oleh orang lain. Apabila dikemudian hari diketahui bahwa proposal ini merupakan hasil yang dibuat oleh pihak-pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang ditetapkan oleh FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH (FKM-UNMUHA), termasuk pembatalan hasil Sidang skripsi.
Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan tanpa ada paksaan.

Banda Aceh, 5 Desember 2022
Penulis




Rama Danu
NPM: 1707110107

ABSTRAK

Nama : Rama Danu

Npm : 1707110107

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING
PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022**

Xiv + 103 halaman + 15 Tabel + 2 Gambar + 9 Lampiran

Safety Driving merupakan pelatihan mengemudi yang lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang, dapat membantu untuk menghindari masalah lalu lintas serta untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. Kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 cenderung menurun dibandingkan pada tahun 2019 meningkat. Selama tahun 2020 terdapat 510 kecelakaan lalu lintas dengan korban berjumlah 659 orang, 28 meninggal dunia, 346 luka berat, dan 285 luka ringan. Sedangkan pada tahun 2019 sebanyak 551 kecelakaan dengan total korban 705 orang, dimana 40 meninggal dunia, 260 luka berat, dan 405 luka ringan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor risiko dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2020.

Metode penelitian deskriptik analitik dengan desain penelitian *cross sectional*. Populasi penelitian ini adalah seluruh supir mobil di Transport Terminal L300 Lueng Bata Banda Aceh. Sampel berjumlah 65 responden. Pengumpulan data dilakukan 21 s/d 30 November. Data dianalisis dengan menggunakan uji *Chi-Square* dengan derajat kemaknaan 0,05.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Hasil uji *chi-square* diperoleh bahwa ada hubungan masa kerja ($p=0,006$), kelengkapan berkendara ($p=0,005$), pengetahuan ($p=0,0041$), kecelakaan kerja ($p=0,000$), Pelatihan kerja ($p=0,000$) dan tidak ada hubungan kondisi cuaca ($p=0,093$).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa kelima variabel memiliki hubungan dan satu variabel tidak memiliki hubungan dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022. Diharapkan Bagi pemerintah setempat, diharapkan untuk melakukan pembinaan penyuluhan dan sosialisasi kepada pengguna terminal.

Kata kunci : Safety Driving, Masa Kerja, kelengkapan berkendara, pengetahuan, Kecelakaan Kerja, Pelatihan Kerja dan Kondisi Cuaca

Daftar kepustakaan : 47 Buku Dan Jurnal (2016-2020)

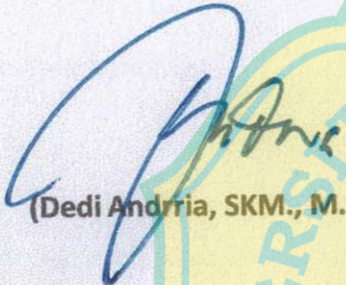
PERNYATAAN PERSETUJUAN

Skripsi ini Telah Disetujui Untuk Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Skripsi
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh


Banda Aceh, Desember 2022

Pembimbing I

Pembimbing II


(Dedi Andriana, SKM., M.Kes)


(Dr. Basri Aramico, SKM., MPH)


MENGETAHUI,
DEKAN FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH



Dr. Basri Aramico Ib, SKM., MPH

NIK: 19811029 200603 1001

PENGESAHAN TIM PENGUJI

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

Banda Aceh, Desember 2022

Rama Danu

Pembimbing I : Dedi Andrria, SKM., M.Kes

Pembimbing II : Dr. Basri Aramico, SKM., MPH

Penguji I : Putri Ariscasari, SKM., MKKK

Penguji II : Hanifah Hasnur, SKM, MKM

FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
DEKAN,



Dr. Basri Aramico Ib, SKM., MPH
NIP: 19811029 200603 1001

BIODATA PENELITI

Nama : Rama Danu
Tempat/Tanggal Lahir : Paya Reje, 25 Juni 1998
Jenis Kelamin : laki-laki
Agama : Islam
Status Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Desa Rata Ara Kecamatan Pintu Rime Gayo
Kabupaten Bener Meriah Provinsi Aceh

Nama Orang Tua :
1. Ayah : Salinto
2. Ibu : Sumiati

Pekerjaan Orang Tua :
1. Ayah : Petani
2. Ibu : IRT

Riwayat Pendidikan
1. Tahun 2004-2010 : SD Negeri Rata Ara
2. Tahun 2011-2013 : SMPN 1 Pintu Rime Gayo
3. Tahun 2014-2016 : SMAN 1 Pintu Rime Gayo
4. Tahun 2017- Sekarang : FKM Unmuha

Karya tulis:

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING
PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022**

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT karena hanya dengan berkat rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan proposal ini dengan judul **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022**

Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh. Dengan terselesaikannya proposal ini, maka dengan penuh keikhlasan penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada bapak **Dedi Andriya, SKM., M.Kes** selaku pembimbing I dan juga kepada bapak **Dr. Basri Aramico, SKM., MPH** selaku pembimbing II, yang mana beliau berdua telah memberikan arahan, bimbingan serta dukungan mulai dari awal sampai akhir penulisan proposal ini. Dan juga tak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. H. Aslam Nur, MA selaku Rektor UNMUHA
2. Bapak Prof. Asnawi Abdullah, SKM, MHSM, MSc.HPPF, DLSHTM, PhD selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh
3. Para Dosen dan Staf Akademik Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh
4. Ibu Putri Ariscasari, SKM., MKKK selaku ketua peminatan Kesehatan dan keselamatan kerja (K3)
5. Kepala mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh

6. Teristimewa penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sedalam- dalamnya kepada Ayahanda dan Ibunda serta keluarga tercinta yang selalu mendoakan dan memotivasi penulis selama ini.
7. Semua teman-teman dan sahabat yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Proposal ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Proposal ini masih jauh dari kesempurnaan dikarenakan keterbatasan pengetahuan yang penulis miliki. Untuk itu, penulis sangat mengharapkan kritikan dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan Proposal ini pda masa yang akan datang.

Akhirnya dengan satu harapan semoga Proposal ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri dan bagi semua kalangan yang membacanya, Amin.

Banda Aceh, 5 Desember 2022

Tertanda,

(Rama Danu)

KATA MUTIARA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

“Dan seandainya semua pohon yang ada dibumi dijadikan pena, dan lautan dijadikan tinta, ditambah lagi tujuh lautan sesudah itu, maka belum habislah kalimat-kalimat Allah yang akan dituliskan, sesungguhnya Allah maha Perkasa lagi Maha Bijaksana”.

(QS. Lukman : 27)

Akhirnya tercapai juga...

Sebuah perjalanan perjuangan yang penuh tantangan berhasil
kutempuh berawal dari suka dan duka, menunduk meski
terbentur mengelak meski terjatuh, pahit dan getirnya yang kurasakan saat melangkah
dicelah-celah perjalanan studiku, namun seakan hilang tanpa bekas di saat keberhasilan
bersamaku...

Ayahanda dan ibundaTiada cinta yang paling suci selain kasih sayang ayahanda dan
ibunda,
searif arahanmu ayah, Doamu hadirkan keridhaan untukku, petuahmu tuntukan jalanku,
dekamu berkahi hidupku, diantara perjuangan dan tetesan doa malammu dan sebaait doa
telah merangkul diriku, menuju hari depan yang cerah,
kini diriku telah selesai dalam studiku. Dengan kerendahan hati yang tulus, bersama
keridhaan-Mu ya Allah, Kupersembahkan karya tulis ini untuk yang temulia, kepada yang
mulia Ayahanda Salinto, yang tersayang ibunda sumiati dan yang tercinta abang dan
adikku...

Ananda ucapkan terimakasih yang tiada terhingga atas perjuangan untuk terus mendukung
ananda tercinta. Ucapan terimakasih ini tidak sebanding dengan apa yang telah
tercurahkan untukku selama ini. Namun, segala usaha akan kurintis demi membahagiakan
kalian yang paling berarti dihidupku, semoga skripsi ini bisa menjadi seuntai kebahagiaan
yang ku persembahkan untuk kalian.

Teristimewa lagi untuk keluarga besr dan teman-teman ku yang telah memberikan anada
dukungan dan bantuan selama ini demi keberhasilan, sehingga Ananda dapat
membangakan kalian semua

Saya juga sangat berterim kasih kepada bapak Dedi Andrrria, SKM., M.Kes Dan bapak Basri
Aramico, SKM., MPH yang telah membimbing dalam proses penyelesaian Skripsi ini...

Akhirnya, hanya kepadaMu ya Allah
Aku berdoa bersyukur dan tafakkur
Semoga dapat berjihad di jalanmu bersama taufiq dan hidyahmu

Rama Danu

DAFTAR ISI

JUDUL LUAR	
JUDUL DALAM	
LEMBAR PERNYATAAN.....	i
PERNYATAAN PERSETUJUAN	ii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	5
1.4 Tujuan Penelitian	5
1.5 Manfaat Penelitian	6
BAB II Tinjauan Pustaka	7
2.1 Tinjauan Penelitian Terdahulu.....	7
2.2 <i>Safety Driving</i>	8
2.2.1Definsi <i>Safety Driving</i>	8
2.2.2 Peraturan Lalu Lintas	8
2.2.3 Persiapan yang dilakukan Sebelum Mengemudi	9
2.2.4 Faktor-faktor <i>Safety Driving</i>	10
2.3 Hubungan Faktor <i>Safety Driving</i>	18
2.3.1 Hubungan Umur Dengan <i>Safety Driving</i>	18
2.3.2 Hubungan Masa Kerja Dengan <i>Safety Driving</i>	19
2.3.3 Hubungan Pendidikan Dengan <i>Safety Driving</i>	19
2.3.4 Hubungn Lama Kerja Dengan <i>Safety Driving</i>	20
2.3.5 Hubungan Kelengkapan Berkendaraan Dengan <i>Safety Driving</i>	20
2.3.6 Hubungan Pengetahuan Dengan <i>Safety Driving</i>	21
2.4 Kerangka teori.....	22
BAB III Kerangka Konsep	23
3.1 Konsep pemikiran	23
3.2 Variabel Penelitian	23
3.3 Definisi Operasional	24
3.4 Cara Pengukuran	25
3.5 Hipotesis Penelitian	26
BAB IV METODE PENELITIAN	28
4.1 Jenis Penelitian	28
4.2 Populasi dan Sampel	28
4.3 Pengumpulan Data	32

4.4	Waktu dan Lokasi Penelitian	32
4.5	Pengolahan Data	32
4.6	Analisis Data	34
4.7	Penyajian Data	35
BAB V GAMBARAN UMUM		36
5.1	Keadaan Geografis.....	36
5.2	Kondisi Demografis	38
BAB VI		40
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		40
6.1	Hasil Penelitian.....	40
6.2.	Pembahasan.....	48
BAB VII PENUTUP.....		59
7.1	Kesimpulan.....	59
7.2	Saran	59
DAFTAR PUSTAKA.....		62



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Definisi Operasional 19



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Teori	17
Gambar 3.1 Kerangka Konsep Penelitian	18



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Informasi Kepada Responden
- Lampiran 2 Kuesioner
- Lampiran 3 Tabel Skor
- Lampiran 4 Surat Pengambilan Data Awal
- Lampiran 5 Balasan Selesai Pengambilan Data Awal
- Lampiran 6 Surat Izin Penelitian
- Lampiran 7 Balasan Selesai Penelitian
- Lampiran 8 Dokumentasi



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Safety Driving merupakan pelatihan mengemudi yang lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang, dapat membantu untuk menghindari masalah lalu lintas serta untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi (Basumerda C, dkk, 2014). *Safety driving* juga dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor internal seperti usia, pendidikan, lama bekerja, pengetahuan, ikut pelatihan, peran atasan, peran rekan kerja, faktor eksternal seperti kondisi jalan dan kondisi cuaca (Adinugroho, dkk, 2017).

Berdasarkan data *World Health Organization* (WHO, 2018) pertahun sekitar 1,35 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, jumlah tersebut berarti setiap 24 detik ada nyawa yang melayang akibat kecelakaan lalu lintas. Diperkirakan akan terdapat jumlah korban kecelakaan lalu lintas meningkat menjadi 1,9 juta orang pada tahun 2020.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2017 di Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 103.228 jiwa dengan jumlah korban meninggal sebanyak 30.568 orang, luka berat 14.395 orang, dan lukaringan sebanyak 119.945 orang. Berdasarkan jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan adalah sepeda motor sebesar 52,5%, mobil pribadi 20%, truk 17,5% dan angkutan umum 10% (BPS, 2017).

Kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 cenderung menurun dibandingkan pada tahun 2019 meningkat. Selama tahun 2020 terdapat 510 kecelakaan lalu lintas dengan korban berjumlah 659 orang, 28 meninggal dunia, 346 luka berat, dan 285 luka ringan. Sedangkan pada tahun 2019 sebanyak 551 kecelakaan dengan total korban 705 orang, dimana 40 meninggal dunia, 260 luka berat, dan 405 luka ringan (Korlantas Polri, 2020).

Menurut data direktorat lalu lintas Polda Aceh menyebutkan angka Kecelakaan lalu lintas di Aceh sepanjang tahun 2020 mencapai 3.126 kasus. Jumlah ini menurun dibandingkan dengan jumlah tahun 2019 sebesar 4.233 kasus. Sedangkan korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 sebanyak 576 orang, turun 24,4% dibandingkan tahun 2018 yang mencapai 762 orang. Korban meninggal didominasi usia produktif 16 hingga 25 tahun (Kapolda Aceh, 2020).

Salah satu jenis kecelakaan yang sering dialami pada para pengguna jalan raya diantaranya alat transportasi umum seperti bus, faktor kecelakaan tersebut karena adanya pengaruh persepsi pengemudi terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat mengemudi kendaraan. Sopir yang sudah mempunyai masa kerja lama, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan sabuk pengaman. Sabuk pengaman bukan alat yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan tetapi alat bantu yang dapat mengurangi dampak dari kecelakaan yang terjadi. Faktor kelengkapan surat-surat kendaraan seperti SIM juga dapat mempengaruhi perilaku dalam keamanan berkendara (Naviani, 2015).

Hasil penelitian Noviandi (2017), menunjukkan bahwa variabel lama kerja ($p=0,106$), masa kerja ($p=0,511$) lama istirahat ($p=0,944$), jam kerja ($0,581$), pendapatan ($p=0,973$) dan motivasi/dukungan keluarga ($p=0,495$) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Variabel yang berhubungan adalah waktu tempuh satu kali keberangkatan ($p = 0,021$) dan tingkat pengetahuan ($p = 0,027$). Dapat disimpulkan dari penelitian ini adalah faktor risiko yang berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman adalah waktu tempuh satu kali keberangkatan dan tingkat pengetahuan.

Berdasarkan hasil *survey* awal yang penulis lakukan di Loret CV Burag Terminal mobil mitsubishi L300 minibus Lueng Bata Banda Aceh untuk melihat bagaimana cara mengemudi pengemudi mobil mitsubishi L300 minibus. Di dalam Terminal terdapat jumlah mobil mitsubishi L300 minibus yang beroperasi. Pada saat mengamati ada beberapa mobil yang sudah menyala mesinnya dan siap berangkat. Tapi supir maupun kernet tidak berada di dalam mobil tersebut, melainkan meninggalkan mobil agar terisi penumpang terlebih dahulu dengan keadaan mesin menyala dan ada sopir yang bekerja lebih dari 8 jam perhari, tidak memakai sabuk pengaman (*safety belt*), pengemudi juga terkadang mengambil jalur sebelah kiri pada saat menyalip kendaraan lain, atau menerobos lampu merah jika memungkinkan, merokok, dan menggunakan handphone (HP) saat mengendarai dan mengemudikan mobil dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi.

Menurut penjelasan dari supir mobil mitsubishi L300 minibus terjadi kecelakaan lalu lintas sering kali dipengaruhi oleh jumlah hari kerja dan

mengemudikan mobil dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi. Hal inilah yang menjadi alur dasar penelitian yang akan dikembangkan oleh penulis, dimana penulis menduga tidak hanya terdapat hubungan antara masa kerja dan kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil bus L300 tetapi juga dipengaruhi oleh kedisiplinan, umur, dan pengetahuan.

Berdasarkan setelah melakukan *survey* pendahuluan pada Terminal mobil L300 Lueng Bata Banda Aceh dengan perilaku *safety driving* saat ini di terminal L300 yang merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang pemberian layanan jasa angkutan kepada masyarakat dan pengiriman paket serta lokasi penelitian yang dekat dengan penulis sehingga dapat menghemat waktu dan biaya yang dikeluarkan. Sehingga penulis tertarik untuk melakukan sebuah penelitian yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Driving* pada Supir Mobil AKDP Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022”.

1.2 Rumusan Masalah

Pada perusahaan layanan jasa angkutan umum seorang supir memiliki tugas pokok dan bertanggung jawab terhadap perusahaan maupun pelanggan dalam perjalanan yang harus sesuai dengan prosedur dan tepat waktu. Apabila supir masih banyak yang belum mematuhi aturan, lampu merah masih di terobos, melawan arus dan menggunakan telepon saat mengendarai mobil yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat pada tahun 2020 dibandingkan tahun 2019 dan di Aceh angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 menurun dibandingkan tahun 2019. kecelakaan yang sering dialami para pengguna jalan raya diantaranya pada transportasi umum (bus), faktor kecelakaan

tersebut karena adanya pengaruh persepsi pengemudi terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat mengemudi. Berdasarkan masalah yang dihadapi tersebut maka penting diketahui apa sajakah faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP Terminal Lueng Bata Banda Aceh.

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Banyak faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada supir mobil AKDP, namun mengingat keterbatasan waktu, penelitian ini hanya difokuskan pada usia, masa kerja, pendidikan, lama kerja, kelengkapan berkendara dan pengetahuan.

1.4 Tujuan Peneliti

1.4.1 Tujuan Umum

Untuk menganalisis dan mengetahui faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku *Safety Driving* pada supir mobil L300 minibus Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui hubungan masa kerja supir dengan perilaku *Safety Driving* pada supir mobil AKDP Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
2. Untuk mengetahui hubungan kelengkapan berkendara dengan perilaku *Safety Driving* pada supir mobil AKDP Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
3. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku *Safety Driving* pada supir mobil AKDP Terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022.
4. Untuk mengetahui hubungan pelatihan dengan perilaku *Safety Driving* pada supir mobil AKDP Terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022.

5. Untuk mengetahui hubungan kecelakaan kerja dengan perilaku *Safety Driving* pada supir mobil AKDP Terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022.
6. Untuk mengetahui hubungan kondisi cuaca dengan perilaku *Safety Driving* pada supir mobil AKDP Terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022.

1.5 Manfaat Peneliti

Setelah dilkakukan penelitian ini maka diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi institusi penelitian, diharapkan dapat mengadakan pemeriksaan rutin bus yang beroperasi untuk melihat kelayakan dan kepatuhan terhadap *Safety Driving*. Mengadakan pelatihan *Safety Driving* dengan bekerja sama kepada masing-masing Perusahaan Otobus (PO) untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan pengemudi dalam praktik *Safety Driving* dan memanfaatkan waktu istirahat kerja baiknya diisi waktu dengan tidur siang minimal 20 menit agar kondisi fisik dapat terjaga.
2. Bagi peneliti lain dapat untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan serta untuk meningkatkan keterampilan menulis karya ilmiah yang dapat di bidang Kesehatan dan Keselamatan Kerja khususnya transportasi umum di darat serta bagaimana kaitannya dengan variabel-variabel yang berkaitan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Nastiti di kota Semarang pada Tahun 2015 menunjukkan bahwa, hasil penelitian tersebut kebiasaan berkendara yang tidak aman terus berlanjut pada pengemudi angkutan umum daerah Tembalang Semarang seperti tidak menggunakan sabuk pengaman saat mengemudi, tidak mematuhi peraturan rambu lalu lintas dan berhenti dan rem secara mendadak. kebiasaan mengemudi yang tidak aman dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu sikap dan profesionalisme pengemudi angkutan umum, motivasi, kondisi dari kendaraan, pemilik minivan, organisasi, pelatihan keselamatan berkendara, tidak adanya halte khusus untuk angkutan umum dan pengawasan polisi.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Tendellawa (2014) menunjukkan bahwa Penyebab terjadinya kecelakaan yaitu faktor manusia (unsafe action) dan faktor lingkungan (unsafe condition). Sangat diperlukan tindakan yang aman saat mengemudi (Safety driving). Tujuan penelitian ini ialah untuk mengetahui gambaran pengetahuan tentang tindakan safety driving pada supir bus trayek Manado Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado. Penelitian ini menggunakan metode observasional analitik, dengan pendekatan Cross Sectional study. Sampel berjumlah 66 responden yang sesuai dengan kriteria inklusi dan eksklusi dan data di analisis secara univariat. Hasilnya menunjukan bahwa responden banyak berusia ≥ 40 tahun (65,1%), tingkat pendidikan, yang terbanyak > Tamat SMA (72,8%), dan masa kerja bekerja ≥ 5 tahun (78,8%), Pengetahuan terbanyak pada kategori baik (51,5%) dan pengetahuannya

kurang baik.(48,5%). Jadi, dapat disimpulkan bahwa umur, tingkat pendidikan dan masa kerja memiliki pengaruh dengan pengetahuan seseorang.

2.2 Safety Driving

2.2.1 Definisi Safety Driving

Safety driving adalah dasar perilaku mengemudi yang lebih memperhatikan keselamatan khususnya bagi pengemudi itu sendiri dan umumnya pada penumpangnya. *Safety driving* didesain untuk dapat meningkatkan *awareness*(kesadaran) pengemudi terhadap segala suatu kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. Penyebab terjadinya kecelakaan lebih banyak terjadi ketika bekerja seperti kurangnya kesadaran dalam mematuhi peraturan, kurangnya sikap dan pengetahuan pengemudi tentang keselamatan (Azizah M hikmtul,2016).

Safety driving adalah suatu perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya masalah lalu lintas. *Safety driving* ialah dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk dapat meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. (Oktarina, 2012)

2.2.2 Peraturan Lalu Lintas

Pemerintah mengadakan perundang undangan, peraturan- peraturan lalu lintas dan macam-macam, ketentuan di jalan raya adalah (Manarung JR, 2016):

1. Mempertinggi mutu kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas angkutan di jalan raya

2. Mengatur secara tertib segala pengangkutan barang dan penumpang terutama dengan kendaraan bermotor dan kendaraan umum
3. Melindungi semua jalan dan jembatan agar tidak hancur atau rusak dikarenakan kendaraan yang sangat berat.

2.2.3 Persiapan-Persiapan Yang Dilakukan Sebelum Mengemudi

Mengemudikan kendaraan adalah pekerjaan serius yang harus dilakukan dengan sangat hati-hati, karena kelengahan atau kelalaian sedikit saja, sudah dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Untuk itu ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi dan beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi (Suharjan,2018):

- a. Melengkapi surat izin mengemudi (SIM) dan surat tanda kendaraan bermotor (STNK)
- b. Pengecekan bagian luar kendaraan dan
- c. Pengecekan bagian dalam kendaraan
- d. Periksa rem
- e. Perhatikan bahan bakar

Syarat KIR Mobil yang Perlu Disiapkan Sebelum Uji KIR Agar prosedur uji KIR dapat berjalan dengan lancar, maka terdapat beberapa persyaratan administrasi yang perlu dipersiapkan oleh pemilik kendaraan mobil. Adapun syarat KIR mobil tersebut

di antaranya ialah sebagai berikut:

- ☐ Salinan BPKB
- ☐ STNK Asli
- ☐ KTP asli pemilik kendaraan bermotor

- ☐ Surat Kuasa dari perusahaan atau pemilik kendaraan bermotor jika ingin diwakilkan
- ☐ Buku KIR

Jika berkas-berkas syarat KIR mobil tadi sudah lengkap, maka Anda bisa langsung mendatangi instansi penguji KIR terdekat dan menyerahkan semua persyaratan administrasi tadi untuk diarahkan pada prosedur pengujian. Jika kendaraan atau mobil Anda tidak lulus uji kelayakan KIR, maka akan diarahkan untuk memperbaiki beberapa bagian kendaraan yang dianggap tidak layak kemudian kembali diperiksa kelayakannya. Jika kendaraan dianggap lulus uji KIR, maka kendaraan Anda akan diberi tanda lulus uji KIR (umumnya berupa stiker). Jika rangkaian uji KIR sudah selesai, maka selanjutnya pemilik kendaraan perlu membayar biaya retribusi dengan besaran yang telah ditetapkan oleh instansi terkait

2.2.4 Faktor - faktor Yang Mempengaruhi *Safety Driving*

Menurut Teori Lawrence Green (1980) dalam Sokidjo Notoatmodjo (2012) menganalisis bahwa faktor perilaku dipengaruhi oleh 3 faktor utama yaitu faktor predisposisi, faktor pemungkin dan faktor penguat.

a. Faktor predisposisi

Faktor predisposisi mencakup pengetahuan dan sikap masyarakat terhadap keehatan, tradisi dan kepercayaan masyarakat terhadap hal-hal yang berkaitan dengan kesehatan, sistem nilai yang dianut masyarakat, tingkat pendidikan, tingkat sosial ekonomi dan sebagainya (Notoatmodjo, 2012).

1. Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu. Tanpa pengetahuan seseorang tidak mempunyai dasar untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap masalah yang dihadapi (Achmadi 2014:117).

Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran (telinga), dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat yang berbeda-beda. Secara garis besarnya dibagi dalam 6 tingkatan pengetahuan, yaitu:

1. Tahu (*Know*) diartikan sebagai mengingat kembali (*recall*) terhadap suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Oleh sebab itu, tahu ini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah.
2. Memahami (*Comprehension*) diartikan sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar.
3. Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi dan kondisi yang sebenarnya.
4. Analisis merupakan suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen tetapi masih dalam suatu struktur organisasi dan ada kaitannya dengan yang lain.
5. Sintesis menunjukkan suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian dalam suatu bentuk keseluruhan baru.

6. Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melaksanakan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek/materi (Notoatmodjo, 2005:50- 52).

2. Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap tidak dapat langsung dilihat, tetapi hanya ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap adalah reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial (Adnani, 2011:80). Newcomb dalam Notoatmodjo (2005:52) menyatakan bahwa sikap itu merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak dan bukan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Sikap belum merupakan suatu tindakan (reaksi terbuka) atau aktivitas, akan tetapi merupakan predisposisi perilaku (tindakan) atau reaksi tertutup.

Menurut Allport dalam Tribowo (2013:21), menjelaskan bahwa sikap mempunyai 3 (tiga) komponen pokok, yaitu:

1. Kepercayaan (keyakinan), ide, dan konsep terhadap suatu objek.
2. Kehidupan emosional atau evaluasi terhadap suatu objek
3. Kecenderungan untuk bertindak (*tend to behave*). Ketiga komponen ini secara bersama-sama membentuk sikap yang utuh (*total attitude*), dimana pengetahuan, pikiran, keyakinan, dan emosi memegang peranan penting. Seperti halnya pengetahuan, sikap mempunyai tingkat-tingkat berdasarkan intensitasnya, yaitu:

1. Menerima (*Receiving*) diartikan bahwa orang (subjek) mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan (objek). Bila tidak ada perhatian terhadap objek berarti seseorang tidak bisa menerima.

2. Merespon (*Responding*) merupakan memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan, dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah suatu indikasi dari sikap. Karena dengan suatu usaha untuk menjawab pertanyaan atau mengerjakan tugas yang diberikan, terlepas dari pekerjaan itu benar atau salah, adalah berarti bahwa orang menerima ide tersebut. Bila tidak memenuhi tingkatan menerima, maka seseorang akan sulit merespon akan stimulus yang diberikan seseorang.

3. Menghargai (*Valuing*) diartikan mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan dengan orang lain terhadap masalah.

4. Bertanggung Jawab (*Responsible*) disini adalah bertanggung jawab atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala resiko.

3. Persepsi

Persepsi adalah proses dimana seseorang mengorganisasikan dan menginterpretasikan sensasi yang dirasakan dengan tujuan untuk memberi makna terhadap lingkungannya. Faktor yang mempengaruhi persepsi ada 2 (dua) yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal disini meliputi kontras, perubahan intensitas, pengulangan, sesuatu yang baru dan sesuatu yang menjadi perhatian orang banyak. Sedangkan faktor internal meliputi pengalaman atau pengetahuan, harapan, kebutuhan, motivasi, emosi, dan budaya (Notoatmodjo, 2005:98).

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengendara beresiko yang berdampak timbulnya kecelakaan adalah rendahnya persepsi resiko. Orang yang memiliki persepsi resiko rendah cenderung berkendara penuh resiko, seperti

berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas (Agung, 2014:36).

Persepsi merupakan kunci berpikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak. Angka kematian yang tinggi dikalangan pengendara kendaraan bermotor antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Pengendara muda seperti mahasiswa, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan sabuk keselamatan (Salihat, 2010:276).

Keselamatan jalan saat ini belum menjadi budaya masyarakat Indonesia. Untuk mengubah persepsi dan paradigma masyarakat tentang keselamatan jalan harus dilakukan melalui pendidikan dan sosialisasi yang terus-menerus kepada masyarakat, sehingga nilai-nilai keselamatan jalan diadopsi menjadi nilai-nilai kehidupan. Salah satu metode untuk meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan jalan adalah dengan melakukan pendidikan dan promosi akan pentingnya keselamatan jalan. Pendidikan keselamatan harusnya dilakukan sejak anak usia dini mengenai pentingnya keselamatan di jalan merupakan cara untuk membentuk pola pikir dan karakter seseorang sehingga diharapkan mereka menjadi disiplin dalam berlalu lintas (Sugiyanto, 2015:66)

b. Faktor Pemungkin

Faktor ini mencakup ketersediaan sarana dan prasarana atau fasilitas kesehatan bagi masyarakat (Adnani, 2011:80). Faktor pemungkin dalam perilaku keselamatan berkendara (safety riding) meliputi keikutsertaan pelatihan safety

riding, pengalaman berkendara, kepemilikan SIM serta fasilitas dan sarana yang memadai.

Dalam hal ini, yang akan diteliti adalah keikutsertaan pelatihan *safety riding*. Pelatihan diperoleh dari pendidikan, yang mana jika seseorang mempunyai latar belakang pendidikan yang baik maka akan bersikap disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Pengemudi dengan pendidikan yang memadai akan dapat memberikan keputusan-keputusan yang preventif terhadap kondisi lingkungan sekitar saat mengemudi, lebih mementingkan kepentingan umum atau keselamatan orang lain, dan sekaligus menjaga keamanan dirinya sendiri (Rifal, 2015:4).

Dengan adanya pelatihan, diharapkan mampu memberikan pengetahuan yang nantinya dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman. Dengan kata lain, seseorang yang telah mengikuti pelatihan *safety riding*, kemungkinan akan berperilaku lebih aman dalam berkendara (Firmansyah, 2013:7).

c. Faktor Pendorong

Faktor ini meliputi faktor sikap dan perilaku tokoh masyarakat, tokoh agama, sikap dan perilaku petugas termasuk petugas kesehatan. Termasuk juga disini undang-undang, peraturan-peraturan, baik dari pusat maupun pemerintah daerah, yang terkait dengan kesehatan (Notoatmodjo, 2012:19). Faktor penguat dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) meliputi dukungan keluarga, peran teman sebaya, dan peraturan dan kebijakan yang berlaku.

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi *safety driving* menurut Ade Dita Puteri (2020) diantaranya yaitu:

1. Umur

Salah satu faktor yang mempunyai pengaruh terhadap produktifitas pekerja adalah faktor umur. Umur yang masih dalam masa produktif biasanya mempunyai tingkat produktifitas lebih tinggi dibandingkan dengan tenaga kerja yang sudah berusia tua sehingga fisik yang dimiliki menjadi lemah dan terbatas.

2. Masa kerja

Faktor-faktor yang mempengaruhi produktifitas seseorang dalam bekerja adalah lama bekerja. Semakin lama masa kerja seseorang tenaga kerja harusnya keterampilan dan kemampuan melakukan pekerjaan semakin meningkat. Pengalaman seseorang melaksanakan pekerjaan secara terus menerus mampu meningkatkan kedewasaan tehniknya

3. Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu faktor yang akan mempengaruhi perilaku, semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin rendah risiko kecelakaan kerja, karena pendidikan mempengaruhi cara berpikir dan bertindak selama dalam bekerja termasuk menghindari risiko kecelakaan.

4. Lama kerja yaitu lamanya seseorang mengemudi dalam 1 hari bekerja.

5. Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu. Tanpa pengetahuan seseorang tidak mempunyai dasar untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap masalah yang dihadapi sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata).

6. Kelengkapan berkendara ialah kelengkapan surat-surat yang di miliki sopir disaat ketika bekerja

Menurut Yuliasuti Dahlan, 2013 kecelakaan kerja merupakan salah satu faktor yang berhubungan dengan safety driving karena kecelakaan terbesar terdapat pada kesalahan manusia karena kurangnya pengetahuan ataupun pemahaman akan berkendara yang baik. Hal ini dapat menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan tentang safety driving menjadi salah satu faktor penting untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas meskipun saat ini telah banyak kendaraan yang dilengkapi dengan berbagai macam sistem pengaman namun dengan pengetahuan dan kemampuan yang baik dapat meminimalisasi kecelakaan yang diakibatkan oleh kesalahan manusia (human error).

Menurut Sheila Oktarina, 2011 Kondisi cuaca yang perlu diperhatikan pada saat mengemudi yaitu hujan dan kabut. Di saat kondisi hujan Ketika kondisi hujan dibutuhkan kehati-hatian dalam mengemudi. Karena jika tidak berhati-hati maka akan terjadi peristiwa yang disebut hydroplaning atau aquaplaning, yaitu kondisi mengemudi di atas lapisan air yang tipis (sehingga mengurangi daya “cengkeram” ban ke permukaan jalan). Hydroplaning terjadi karena kombinasi dari kecepatan kendaraan yang terlalu tinggi, jalanan licin atau terlalu banyak air, dan ban gundul. Dan saat kondisi kabut Dua hal yang perlu diperhatikan ketika mengemudi pada kondisi jalan berkabut, yaitu kecepatan kendaraan harus dikurangi dan penggunaan lampu kabut yang terangnya mengarah ke bawah atau penggunaan lampu hazard.

2.3 Hubungan Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving

2.3.1 Hubungan Umur Supir Dengan Perilaku *Safety Driving*

Umur adalah salah satu yang dapat mempengaruhi kehidupan seseorang semakin lama usia dari seseorang tersebut juga dapat memberikan pengaruh terhadap kehidupan sehari-harinya. Usia dapat menentukan kematangan dalam mengendarai kendaraan, apakah seseorang tersebut dapat mengendalikan kendaraannya baik secara mental maupun fisik dikarenakan perlu adanya konsentrasi dan juga fisik yang matang untuk mengendalikan laju dari kendaraan (wawan dkk, 2011).

Menurut Hobbs (2005) usia produktif mempunyai risiko lebih kecil dibanding usia tidak produktif mengalami kecelakaan. Usia tidak produktif akan mengalami penurunan ketajaman penglihatan dan pendengaran serta reaksi yang lambat dibanding usia produktif. Responden dengan usia produktif diharapkan dalam bekerja dapat menghindari kecelakaan yang mungkin terjadi. Sopir bus yang berusia semakin dewasa, dapat mengendalikan emosi saat mengemudikan bus dapat berpengaruh pada *safety driving*.

Berdasarkan hasil penelitian Ade Dita Puteri (2020), menunjukkan bahwa Dari hasil uji Chi square nilai signifikansi (p -value) kedua variabel tersebut sebesar 0,002, karena nilai signifikansi tersebut di bawah 0,05, ini berarti ada hubungan antara umur terhadap perilaku *safety driving*.

Berdasarkan hasil penelitian lain Dina Waldani (2021), menunjukkan bahwa proporsi supir yang memiliki *safety driving* yang buruk lebih banyak pada umur muda

yaitu sebanyak 10 orang (76,9%) dibandingkan dengan umur tua yaitu 2 orang (20%). Hasil uji statistik (*chi square*) diperoleh nilai $p=0.012$ ($p<0.005$), maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan *safety driving* pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang tahun 2021.

2.3.2 Hubungan Masa Kerja Supir Dengan Perilaku *Safety Driving*

Masa kerja adalah tingkat penguasaan seseorang dalam pelaksanaan aspek-aspek tehnik perawatan dan tehnik pekerjaan. Ada beberapa yang menentukan berpengalaman atau tidaknya seseorang sekaligus sebagai indikator pengalaman kerja yaitu lama waktu/usia kerja, tingkat pengetahuan dan keterampilan serta penguasaan terhadap pekerjaan dan peralatan (Rakornis, 2013).

Berdasarkan hasil penelitian Ade Dita Puteri, dkk (2020), menunjukkan bahwa hasil uji *Chi square* nilai signifikansi (*p-value*) kedua variabel tersebut sebesar 0,027, karena nilai signifikansi tersebut di bawah 0,05, ini berarti ada hubungan antara masa kerja terhadap perilaku *safety driving* karena sopir yang memiliki masa kerja yang lebih lama cenderung lebih berpengalaman dan terampil dibandingkan dengan sopir dengan masa kerja yang lebih sedikit.

2.3.3 Hubungan Pendidikan Supir Dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan penelitian Ade Dita Puteri (2020), menunjukkan bahwa Dari hasil uji *Chi square* nilai signifikansi (*p-value*) kedua variabel tersebut sebesar 0,011, karena nilai signifikansi tersebut di bawah 0,05, ini berarti ada hubungan antara pendidikan terhadap perilaku *safety driving*.

Berdasarkan hasil penelitian Andi Firmansyah (2013), menunjukkan bahwa Hasil uji statistik diperoleh nilai $p = 0,008$ ($p < 0,05$) berarti ada hubungan antara

tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) karena dapat disimpulkan bahwa lebih tinggi tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang untuk lebih baik dan lebih bijak dalam bertindak.

2.3.4 Hubungan Lama Kerja Supir Dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan hasil penelitian Ade Dita Puteri, dkk (2020), menunjukkan bahwa hasil uji *Chi square* nilai signifikansi (p-value) kedua variabel tersebut sebesar 0,028, karena nilai signifikansi tersebut di bawah 0,05, ini berarti ada hubungan antara lama kerja terhadap perilaku *safety driving*. Lama kerja berhubungan dengan perilaku *safety driving* karena seorang sopir yang bekerja lebih dari 8 jam sehari akan cenderung mengalami kelelahan dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara, hal ini berdampak pada perilaku *safety driving* yang tidak aman.

2.3.5 Hubungan kelengkapan Berkendaraan Supir Dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan hasil penelitian Ade Dita Puteri (2020), menunjukkan bahwa Dari hasil uji *Chi square* nilai signifikansi (p-value) kedua variabel tersebut sebesar 0,020, karena nilai signifikansi tersebut di bawah 0,05, ini berarti ada hubungan antara kelengkapan terhadap perilaku *safety driving*.

Berdasarkan hasil penelitian Augusti, A, Y (2017), menunjukkan bahwa ada hubungan antara Kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan hasil pengujian statistik fisher exact diperoleh p-value sebesar 0.003 dengan CI 95% = 1.383-4.518. Nilai Odd Ratio (OR) sebesar 2.499 mempunyai arti bahwa sopir bus yang lengkap saat mengemudi

mempunyai peluang 2.499 kali berperilaku *safety driving* dengan yang tidak lengkap saat mengemudi.

2.3.6 Hubungan Pengetahuan Supir Dengan Perilaku *Safety Driving*

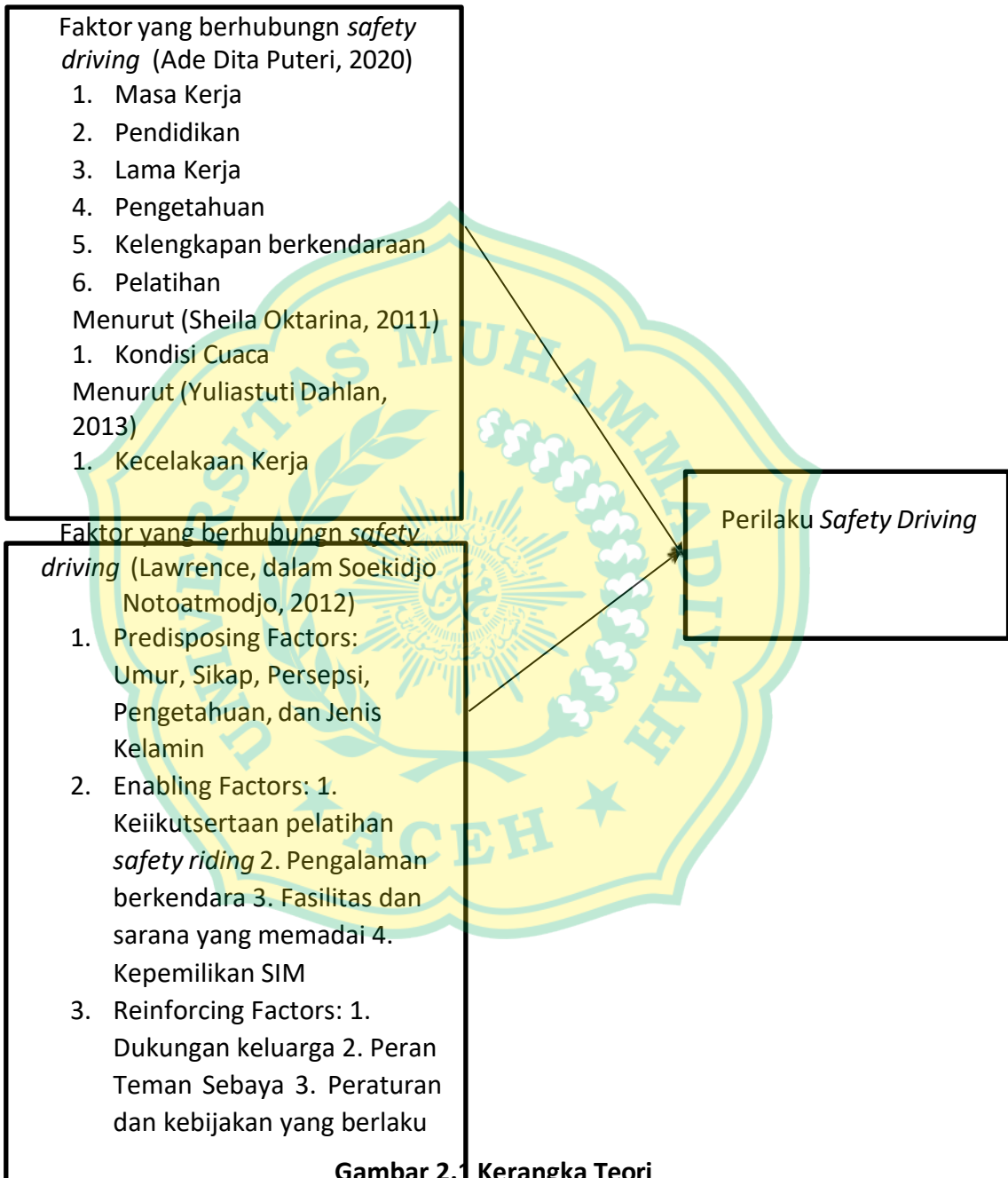
Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat yang berbeda-beda (Achmadi, 2012)

Berdasarkan penelitian Ade Dita Puteri (2020), menunjukkan bahwa Dari uji uji *Chi square* nilai signifikansi (p-value) kedua variabel tersebut sebesar 0,032, karena nilai signifikansi tersebut di bawah 0,05, ini berarti ada hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku *safety driving*.

Berdasarkan hasil penelitian Nurcahyo Adinugroho (2014), menunjukkan bahwa pengetahuan berhubungan dengan *safety driving* dengan nilai signifikansi = 0,004. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semakin baiknya pengetahuan yang dimiliki seseorang akan memberikan dampak positif terhadap perilakunya saat mengemudi.

2.4 Kerangka Teori

Kajian penelitian ini berlandaskan pada penelitian dari Ade Dita puteri (2020), dan teori Lawrence Green dalam Soekidjo Notoatmodjo (2012). yang merupakan penjelasan dari faktor- faktor yang berhubungan dengan *safety driving*.



Gambar 2.1 Kerangka Teori

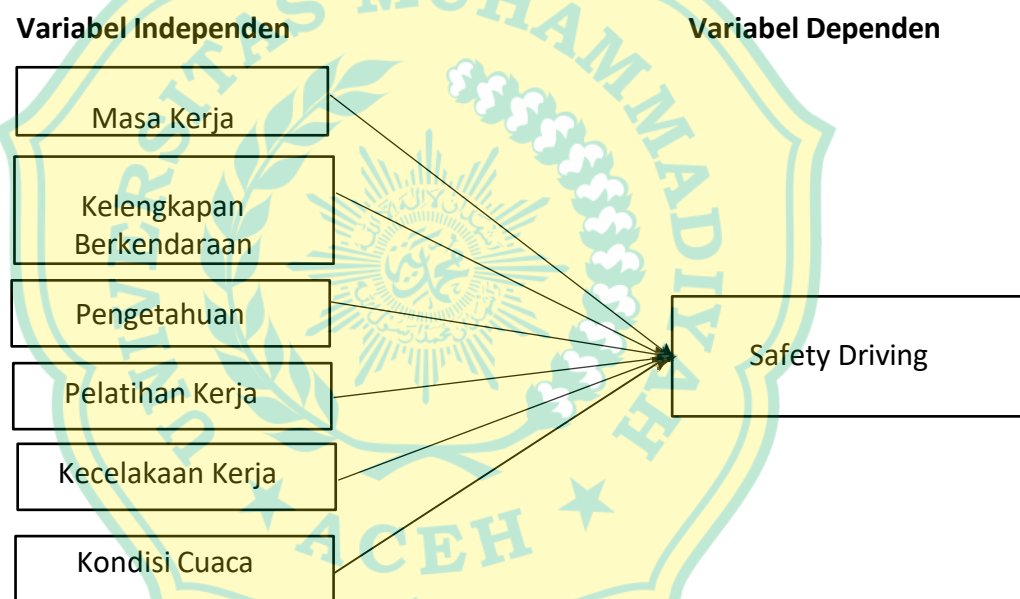
Ade Dita Puteri, dkk (2020), Lawrence Green dalam Soekidjo Notoatmodjo (2012)

BAB III

KERANGKA KONSEP

3.1 Kerangka Konsep

Kerangka konsep penelitian ini adalah kerangka yang berhubungan atau rangkaian antara konsep dengan konsep lain dari masalah yang ingin diteliti dan dijabarkan dalam variabel-variabel yang dapat diamati dan diukur (Sugiono, 2013). Kerangka konsep di buat berdasarkan teori faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving bersumber Ade Dita puteri, 2020 dan Lamwren Green Dalam Soekidjo Notoatmodjo, 2012 maka kerangka konsepnya dapat di gambarkan yaitu :



Gambar 3.1 Kerangka Konsep penelitian

3.2 Variabel Penelitian

3.2.1 Variabel Dependen (variabel terikat) adalah *Safety Driving* pada supir mobil AKDP

3.2.2 Variabel independen (variabel bebas) adalah umur, masa kerja, pendidikan, lama kerja, kelengkapan berkendara, dan pengetahuan.

3.3 Definisi Operasional

Tabel 3 1 Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi Operasional	Cara Ukur	Alat Ukur	Hasil ukur	Skala ukur
Variabel Dependen						
1	<i>Safety Driving</i>	<i>Safety driving</i> adalah perilaku responden saat mengemudi kendaraan yang dikendarai dengan memperhatikan keamanan	Wawancara	Kuesioner	1. Aman 2. Tidak Aman	Ordinal
Variabel Independen						
1	Masa Kerja	Waktu lamanya pekerja bekerja dalam satu lingkungan pekerjaan	Wawancara	Kuesioner	1. Lama >1 Tahun 2. Baru < 1 Tahun	Ordinal
2	Kelengkapan Berkendaraan	Kelengkapan peralatan baik administrasi dan teknis yang mendukung pengemudi saat berkendara	Wawancara	Kuesioner	1. lengkap 2. Tidak Lengkap	Ordinal
3	Pengetahuan	Pemahaman responden mengenai <i>safety driving</i>	Wawancara	Kuesioner	1. Baik 2. Kurang Baik	Ordinal

4	Pelatihan	Dukungan perusahaan kepada supir mobil AKDP di Terminal dalam memberikan pelatihan/ <i>briefing</i>	Wawancara	Kuesioner	1. Ada 2. Tidak Ada	Ordinal
5	Kecelakaan Kerja	Riwayat terjadinya kecelakaan yang melibatkan kendaraan saat bekerja/beroperasi (dalam 6 bulan terakhir)	Wawancara	Kuesioner	1. Pernah 2. Tidak pernah	Ordinal
6	Kondisi Cuaca	Keadaan cuaca yang dialami pengemudi pada saat mengemudi	Wawancara	Kuesioner	1. Baik 2. Buruk	Ordinal

3.4 Cara pengukuran Variabel

Pengukuran variabel dilakukan dengan sebagai berikut:

3.4.1 *Safety Driving* (Ade Dita Puteri, 2020)

1. Dikategorikan Aman (Jika responden ada menerapkan *safety driving*)
2. Dikategorikan Tidak Aman (Jika responden tidak menerapkan *safety driving*)

3.4.2 Masa Kerja (Arifianto, 2017)

1. Dikategorikan Baru jika sudah bekerja selama <1 Tahun
2. Dikategorikan lama jika sudah bekerja selama >1 Tahun

3.4.3 Kelengkapan Berkendaraan (Ade Dita Puteri, 2020)

1. Dikategorikan Lengkap (Jika responden ada menggunakan peralatan berkendara)

2. Dikategorikan Tidak Lengkap (Jika responden ada menggunakan peralatan berkendara)

3.4.4 Pengetahuan (Juli Angriyasa, 2018)

1. Dikategorikan Baik (Jika total skor 6-10)
2. Dikategorikan Kurang Baik (Jika total skor 5-0)

3.4.5 Pelatihan (Ade Dita Puteri, 2020)

1. Dikategorikan ada (Jika responden ada mengikuti pelatihan *safety driving*)
2. Dikategorikan Tidak ada (Jika responden tidak ada mengikuti pelatihan *safety driving*)

3.4.6 Kecelakaan Kerja ((Yuliasuti Dahlan, 2013)

1. Dikategorikan Pernah (Jika responden memiliki riwayat kecelakaan berkendara 6 bulan terakhir.
2. Dikategorikan Tidak Pernah (Jika responden tidak memiliki riwayat kecelakaan berkendara 6 bulan terakhir)

3.4.7 Kondisi Cuaca (Sheila Oktarina, 2011)

1. Dikategorikan Baik (Jika total skor \geq nilai mean)
2. Dikategorikan Buruk (Jika total skor $<$ nilai mean)

3.5 Hipotesis Penelitian

- 3.5.1 Ha: Ada hubungan masa kerja dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
- 3.5.2 Ha : Ada hubungan kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
- 3.5.3 Ha : Ada hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.

- 3.4.4 Ha : Ada hubungan pelatihan dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
- 3.4.5 Ha : Ada hubungan kecelakaan kerja dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
- 3.4.6 Ha : Ada hubungan kondisi cuaca dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.



BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini bersifat deskriptif analitik dengan desain *cross sectional study*. *cross sectional* adalah suatu rancangan penelitian observasional yang dilakukan untuk mengetahui hubungan variabel independen dengan variabel dependen dimana pengukurannya dilakukan pada satu waktu atau secara bersamaan (Indra dan Cahyaningrum, 2019). Yang bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil di Terminal L300 Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022.

4.2 Populasidan Sampel

4.2.1 Populasi

Populasi merupakan kumpulan dari individu atau objek yang dapat di ukur dan juga merupakan target yang di pilih oleh peneliti yang merupakan bagian dari penelitian (Swarjana, 2015) pada penelitian ini total populasi adalah seluruh supir mobil di Transport Terminal L300 Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022

Terminal AKDP TYPE B terletak di dijalan Tgk. Imum Lueng Bata satu Jalur masuk dan satu jalur keluar bagi Angkutan L300 maupun kendaraan pribadi, Memiliki berbagai fasilitas, diantaranya: Memiliki satu unit pos pengutipan retribusi, Memiliki tiga unit kantin, Memiliki satu unit Wc, Jumlah loket yang terdiri atas 25 perusahaan, Memiliki Angkutan sebanyak 749 unit, Terdapat tempat parkir bagi angkutan dan kendaraan pribadi, Memiliki satu unit mushalla dan Jumlah rata-rata Kendaraan yang berangkat perhari adalah lebih kurang 149 unit.

TABEL 4.1
Daftar Loker Pada Terminal AKDP Type B

No	Nama Perusahaan	Jumlah Unit
1	CV. Buraq Transport	8
2	CV. Mulia Wisata	58
3	CV. Deka Putra	64
4	CV. Mandala Tour	17
5	CV. Lestari Baru Tour	7
6	CV. Samudera Tour	38
7	CV. Anugerah Jaya	54
8	CV. Mutiara Express	50
9	CV. Ayudika	18
10	CV. Bahtera	50
11	CV. Putri Kembar	10
12	CV. Flamboyan Tour	30
13	CV. Flamboyan Mandiri	55
14	CV. Flamboyan Jaya	9
15	CV. Monika Tour	8
16	CV Salam Transport	5
17	CV. Anugrah	40
18	CV. Bintang Lestari	20
19	CV. Karisma Tour	30
20	CV. Mentari Tour	66
21	CV. Rencong Mas	30
22	CV. Mandala Putra	60
23	CV. Mentari Jaya	15
24	CV. Rajawali	5
25	CV. Putra Arun Transport	5
	Total Jumlah	749 Unit

4.2.2 Sampel

Sampel merupakan bagian populasi yang dihasilkan, pemilihan sampel dilakukan untuk memudahkan peneliti seperti menghindari masalah keterbatasan waktu, tenaga dan dana (Swarjana, 2015). Sampel yang digunakan dalam penelitian

ini adalah total populasi berjumlah 88 unit mobil dan kriteria yang digunakan yaitu :

Ketetapan jumlah sampel minimum menggunakan rumus Slovin (2010) sebagai berikut :

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

$$n = \frac{749}{1+749 (0,1 \times 0,1)}$$

$$n = \frac{749}{1+749 (0,01)}$$

$$n = \frac{749}{1+7,49} = 88$$

Maka, jumlah sampel yang diperoleh adalah 88 orang. Cara pengambilan Sampel dapat dilihat seperti pada Tabel 4.1 dibawah ini :

TABEL 4.2
PENENTUAN JUMLAH SAMPEL

No	Nama Perusahaan	Populasi	Rumus Proporsional	Sampel
1	CV. Buraq Transport	8	$(8/749) \times 88$	1
2	CV. Mulia Wisata	58	$(58/749) \times 88$	7
3	CV. Deka Putra	64	$(64/749) \times 88$	8
4	CV. Mandala Tour	17	$(17/749) \times 88$	2
5	CV. Lestari Baru Tour	7	$(7/749) \times 88$	1
6	CV. Samudera Tour	38	$(38/749) \times 88$	4
7	CV. Anugerah Jaya	54	$(54/749) \times 88$	6
8	CV. Mutiara Express	50	$(50/749) \times 88$	6
9	CV. Ayudika	18	$(18/749) \times 88$	2
10	CV. Bahtera	50	$(50/749) \times 88$	6
11	CV. Putri Kembar	10	$(10/749) \times 88$	1
12	CV. Flamboyan Tour	30	$(30/749) \times 88$	4
13	CV. Flamboyan Mandiri	55	$(55/749) \times 88$	6

14	CV. Flamboyan Jaya	9	$(9/749) \times 88$	1
15	CV. Monika Tour	8	$(8/749) \times 88$	1
16	CV. Salam Transport	5	$(5/749) \times 88$	1
17	CV. Anugrah	40	$(40/749) \times 88$	5
18	CV. Bintang Lestari	20	$(20/749) \times 88$	2
19	CV. Karisma Tour	30	$(30/749) \times 88$	4
20	CV. Mentari Tour	66	$(66/749) \times 88$	8
21	CV. Rencong Mas	30	$(30/749) \times 88$	4
22	CV. Mandala Putra	60	$(60/749) \times 88$	7
23	CV. Mentari Jaya	15	$(15/749) \times 88$	2
24	CV. Rajawali	5	$(5/749) \times 88$	1
25	CV. Putra Arun Transport	5	$(5/749) \times 88$	1
	Jumlah	749		88

Berdasarkan perhitungan diatas sampel yang menjadi responden dalam penelitian ini sebanyak 88 orang. Cara pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah probability sampling dengan menggunakan teknik simple random sampling. Simple random sampling adalah teknik sampling secara acak, setiap individu dalam populasi mempunyai peluang yang sama untuk dijadikan sampel. Teknik simple random sampling biasanya menggunakan metode undian. (Sugiyono, 20017).

4.3 Jenis Data

1. Data primer adalah data yang diperoleh dan dikumpulkan dari hasil pengamatan dan observasi langsung dengan cara wawancara dengan kuesioner yang dilakukan oleh peneliti sendiri (Sugiyono, 2017)
2. Data sekunder ini merupakan data yang mendukung keperluan data primer seperti buku-buku, literatur dan bacaan yang berkaitan dan menunjang

peneliti ini (sugiyono, 2017)

4.4 Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada tanggal 21 s/d 26 November di Terminal mobil AKDP Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.

4.5 Cara Pengumpulan Data

1. Pengumpulan data primer yaitu pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti sendiri dengan menggunakan kuesioner dan observasi, responden diminta kesediaannya untuk memberikan jawaban atas pertanyaan yang diajukan.
2. Pengumpulan data sekunder yaitu pengumpulan data yang didapat peneliti melalui beberapa sumber misalnya melihat laporan mobil AKDP di Terminal L300 Lueng Bata.

4.6 Pengolahan Data

1 Editing,

Kegiatan ini bertujuan agar data yang diperoleh dapat diolah dengan baik dan menghasilkan informasi yang benar atau meneliti kembali kesalahan yang terjadi pada saat pengisian kuesioner, yaitu dengan memeriksa apakah semua pertanyaan terjawab, dapat terbaca sehingga tidak ada kesalahan yang dapat mengganggu dalam mengolah data berikutnya. Setelah dilakukan pengumpulan data, peneliti melakukan pengecekan kembali terhadap nama dan identitas responden, serta kelengkapan data dari kuesioner. Pada proses ini tidak ditemukan kuesioner yang tidak terisi sehingga data bisa diolah dengan mudah (Gahayu, 2019).

2. Coding

Kegiatan ini bertujuan untuk memberi tanda atau kode atas jawaban dari

pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner hal ini dilakukan untuk menghindari kesalahan dalam pengolahan data dan supaya mudah dianalisis (Gahayu, 2019).

3 *Transferring*

Data yang telah diberi kode dan telah disusun secara berurutan kemudian dilakukan pengolahan data dan setelah itu dimasukkan kedalam master tabel sesuai dengan sub variabel yang diteliti (Swarjana, 2016)

4. *Tabulating*

Data yang telah terkumpul ditabulasi dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dan tabel tabulasi silang (Swarjana, 2016)

4.7 Analisis Data

4.7.1 Analisis Univariat

Analisa univariat dilakukan terhadap tiap variabel dari hasil penelitian, dalam analisa ini hanya menghasilkan distribusi dan presentase tiap variabel. Dan biasanya untuk memaparkan suatu rangkuman (distribusi) yang berasal dari satu variable penelitian serta akan melakukan uji beda (Notoatmojdo, 2010).

4.7.2 Analisa Bivariat

Analisa *bivariate* digunakan pada jenis penelitian yang menggunakan dua variabel tujuannya yaitu untuk menarik kesimpulan hipotesis dan melihat makna serta besarnya hubungan antara variabel dependen dan variabel independen (Prihanti, 2016). Analisis bivariat merupakan analisis untuk mengetahui interaksi dua variabel baik secara komparatif, asosiatif, maupun korelatif (Suryono, 2013).

Analisis bivariat dipakai untuk mengetahui pengaruh dua variabel yaitu hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Analisis dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety

driving pada supir mobil di Loker CV Burag Transport Terminal L300 Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022. Analisis bivariat yaitu untuk mengetahui data dalam bentuk tabel silang dengan melihat hubungan antara variabel independen dan variabel dependen, menggunakan uji statistik *chi-square*. Dengan batas kemaknaan ($\alpha = 0.01$) atau *Confident level* (CL) = 99% diolah dengan penelitian ini menggunakan *Uji Chi-Square*, yaitu uji yang digunakan untuk mengetahui hubungan variabel yang mempunyai data kategorik. Data atau variabel kategorik pada umumnya berisi skala nominal dan ordinal (Notoatmodjo, 2012). Uji *chi-square* merupakan uji nonparametrik yang paling banyak digunakan.

Namun perlu diketahui syarat-syarat uji ini adalah frekuensi responden atau sampel yang digunakan besar, karena ada beberapa syarat di mana *chi square* dapat digunakan yaitu :

- a. Apabila bentuk tabel kontigensi 2x2, maka tidak boleh ada 1 cell saja yang memiliki frekuensi harapan atau disebut juga dengan *expected count* (F_h) kurang dari 1
- b. Apabila bentuk tabel lebih dari 2x2, misal 2x3, maka jumlah cell dengan frekuensi harapan yang kurang dari 1 tidak boleh lebih dari 20%. Data masing-masing subvariabel dimasukkan kedalam *tabel contingency*, kemudian tabel-tabel *contingency* tersebut dianalisa untuk membandingkan antar nilai P value dengan nilai alpha (0,01) dengan ketentuan :
 1. H_a diterima dan H_0 di tolak : jika P value < 0,05 artinya ada hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.
 3. H_a ditolak dan H_0 di terima : jika P value = 0,05 artinya tidak ada hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.

4.8 Penyajian Data

Setelah dianalisis secara teliti, seluruh data hasil penelitian akan disajikan dalam bentuk tabulasi distribusi frekuensi, Hasil yang diperoleh menggunakan SPSS dan dibuat dalam bentuk tabel dan juga narasi untuk dapat di presentasikan.



BAB V

GAMBARAN UMUM

5.1 Keadaan Geografis

Terminal Lueng Bata terletak di Kecamatan Lueng Bata, Kota Banda Aceh, yang merupakan ibu kota Provinsi Aceh. Secara geografis, Kota Banda Aceh terletak di bagian barat Pulau Sumatra, dengan koordinat 5° 33' Lintang Utara dan 95° 19' Bujur Timur. Terminal ini berada di jalur strategis yang menghubungkan Banda Aceh dengan daerah-daerah lain di Provinsi Aceh serta wilayah luar Aceh melalui angkutan darat.

Kecamatan Lueng Bata sendiri memiliki luas wilayah sekitar 5,34 km² dan terletak di sisi timur Kota Banda Aceh. Terminal Lueng Bata berada di jalan utama yang menghubungkan kota dengan daerah-daerah pesisir dan pegunungan, sehingga menjadi jalur penting bagi transportasi publik antar kota dan antar provinsi.

Banda Aceh secara umum memiliki topografi yang bervariasi, dengan wilayah pesisir di bagian barat dan perbukitan di sisi timur. Wilayah ini juga merupakan daerah rawan bencana gempa bumi dan tsunami karena terletak di zona seismik. Meskipun demikian, kawasan terminal ini relatif aman dari ancaman bencana alam, namun kondisi geografis yang berbukit di sekitar Banda Aceh dapat mempengaruhi kualitas jalan dan pengemudi dalam menjalankan keselamatan berkendara.

Secara keseluruhan, lokasi Terminal Lueng Bata di kawasan strategis ini menjadikannya sebagai titik penghubung yang vital bagi transportasi publik, yang memiliki potensi memengaruhi perilaku *safety driving* pengemudi AKDP yang beroperasi di dalamnya.

Terminal AKDP TYPE B terletak di dijalan Tgk. Imum Lueng Bata satu Jalur masuk dan satu jalur keluar bagi Angkutan L300 maupun kendaraan pribadi, Memiliki berbagai fasilitas, diantaranya: Memiliki satu unit pos pengutipan retribusi, Memiliki tiga unit kantin, Memiliki satu unit Wc, Jumlah loket yang terdiri atas 25 perusahaan, Memiliki Angkutan sebanyak 752 unit, Terdapat tempat parkir bagi angkutan dan kendaraan pribadi, Memiliki satu unit mushalla dan Jumlah rata-rata Kendaraan yang berangkat perhari adalah lebih kurang 149 unit.

Daftar Loket Pada Terminal AKDP Type B

No	Nama Perusahaan	Jumlah Unit
1	CV. Buraq Transport	8
2	CV. Mulia Wisata	58
3	CV. Deka Putra	64
4	CV. Mandala Tour	17
5	CV. Lestari Baru Tour	7
6	CV. Samudera Tour	38
7	CV. Anugerah Jaya	54
8	CV. Mutiara Express	50
9	CV. Ayudika	18
10	CV. Bahtera	50
11	CV. Putri Kembar	10
12	CV. Flamboyan Tour	30
13	CV. Flamboyan Mandiri	55
14	CV. Flamboyan Jaya	9
15	CV. Monika Tour	8
16	CV Salam Transport	5
17	CV. Anugrah	40
18	CV. Bintang Lestari	20
19	CV. Karisma Tour	30
20	CV. Mentari Tour	66
21	CV. Rencong Mas	30
22	CV. Mandala Putra	60
23	CV. Mentari Jaya	15
24	CV. Rajawali	5
25	CV. Putra Arun Transport	5
	Total Jumlah	749 Unit

5.2 Kondisi Demografis

Kecamatan Lueng Bata, tempat Terminal Lueng Bata berada, merupakan salah satu dari 9 kecamatan di Kota Banda Aceh, dengan jumlah penduduk yang terus berkembang seiring dengan urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi. Secara umum, penduduk Banda Aceh berjumlah sekitar 300.000 jiwa dengan kepadatan penduduk sekitar 3.000 jiwa per km². Penduduk di kecamatan ini merupakan campuran dari berbagai latar belakang sosial, budaya, dan ekonomi, mencerminkan keragaman yang ada di ibu kota Provinsi Aceh.

1. Struktur Penduduk

Penduduk Kecamatan Lueng Bata didominasi oleh kelompok usia produktif, dengan sebagian besar berusia antara 20 hingga 40 tahun. Hal ini juga tercermin pada demografi pengemudi AKDP yang beroperasi di Terminal Lueng Bata, di mana mayoritas supir berusia produktif. Berdasarkan data yang tersedia, pengemudi yang bekerja di terminal ini sebagian besar adalah pria dengan usia rata-rata 30 hingga 50 tahun. Sebagian besar dari mereka telah berpengalaman dalam dunia transportasi dan banyak yang memiliki masa kerja lebih dari 5 tahun.

2. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan penduduk Kecamatan Lueng Bata bervariasi, meskipun sebagian besar dari mereka memiliki tingkat pendidikan minimal Sekolah Menengah Pertama (SMP). Pendidikan formal ini juga tercermin pada pengemudi mobil AKDP, dengan sebagian besar pengemudi memiliki pendidikan terakhir setingkat SMA atau

sederajat. Ada pula pengemudi yang melanjutkan pendidikan ke jenjang perguruan tinggi, meskipun jumlahnya lebih sedikit.

3. Pekerjaan dan Penghasilan

Sebagian besar penduduk Kecamatan Lueng Bata bekerja di sektor informal dan sektor perdagangan, sementara pengemudi AKDP di Terminal Lueng Bata biasanya bekerja secara formal dengan kontrak kerja dari perusahaan otobus. Penghasilan para pengemudi ini bervariasi, tergantung pada jumlah perjalanan dan trayek yang diambil. Sebagian besar pengemudi bergantung pada pendapatan harian yang diperoleh dari mengangkut penumpang, sementara lainnya mungkin memiliki penghasilan yang lebih tetap dari perusahaan otobus.

4. Kondisi Sosial

Kecamatan Lueng Bata memiliki beragam kelompok sosial, termasuk keluarga tradisional, komunitas profesional, dan pekerja sektor informal. Kehidupan sosial yang relatif dinamis juga tercermin dalam hubungan antara pengemudi dan masyarakat setempat, di mana para pengemudi AKDP sering berinteraksi dengan penumpang yang berasal dari berbagai kalangan. Secara keseluruhan, karakteristik demografis di Kecamatan Lueng Bata memberikan gambaran tentang keragaman usia, latar belakang pendidikan, serta jenis pekerjaan yang menjadi faktor penting dalam memengaruhi perilaku pengemudi dalam hal keselamatan berkendara.

BAB VI

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

6.1 Hasil Penelitian

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terhadap 65 sampel pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022 adalah sebagai berikut.

6.1.1 Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di Terminal Lueng Bata Banda Aceh tahun 2022. Karakteristik responden seperti yang terlihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 6.1
DISTRIBUSI FREKUENSI UMUR SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Umur	Frekuensi	%
1	24-29 Tahun	24	27.3
2	30-50 Tahun	60	68.3
3	51-55 Tahun	4	4.5
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.1 di atas memperlihatkan bahwa persentase menunjukkan bahwa umur Supir yang menjadi responden terbanyak pada umur 30-50 tahun yaitu sebesar 68.3% sedangkan responden terendah pada umur 51-55 tahun yaitu sebesar 4.5%.

6.1.2. Analisis Univariat

6.1.2.1 Masa Kerja

Tabel 6.2
DISTRIBUSI FREKUENSI MASA KERJA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Masa Kerja	Frekuensi	%
1	Lama > 1 tahun	46	52.3
2	Baru < 1 tahun	42	47.7
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.2. Menunjukkan dari bahwa masa kerja Supir yang menjadi responden terbanyak pada masa kerja lama yaitu sebesar 52.3% sedangkan responden terendah pada masa kerja baru yaitu sebesar 47.7%.

6.1.2.2 Safety Driving

Tabel 6.3
DISTRIBUSI FREKUENSI SAFETY DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Safety Driving	Frekuensi	%
1	Aman	27	30.7
2	Tidak Aman	61	69.3
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.3. Menunjukkan dari bahwa safety driving Supir yang menjadi responden terbanyak pada safety tidak aman yaitu sebesar 69.3% sedangkan responden terendah pada safety driving aman yaitu sebesar 30.7%.

6.1.2.3 Kelengkapan Berkendaraan

Tabel 6.4
DISTRIBUSI FREKUENSI KELENGKAPAN BERKENDARAAN PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Kelengkapan Berkendaraan	Frekuensi	%
1	Lengkap	36	40.9
2	Tidak Lengkap	52	59.1
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.4. Menunjukkan dari bahwa kelengkapan kendaraan Supir yang menjadi responden terbanyak pada kelengkapan kendaraan tidak lengkap yaitu sebesar 59.1% sedangkan responden terendah pada safety driving aman yaitu sebesar 40.9%.

6.1.2.4 Pengetahuan

Tabel 6.5
DISTRIBUSI FREKUENSI PENGETAHUAN PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Pengetahuan	Frekuensi	%
1	Baik	35	39.8
2	Kurang Baik	53	60.2
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.5. Menunjukkan dari bahwa pengetahuan Supir yang menjadi responden terbanyak pada pengetahuan kurang baik yaitu sebesar 60.2% sedangkan responden terendah pada pengetahuan baik yaitu sebesar 39.8%.

6.1.2.5. Pelatihan Kerja

Tabel 6.6
DISTRIBUSI FREKUENSI PELATIHAN KERJA PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Pelatihan Kerja	Frekuensi	%
1	Ada	32	36.4
2	Tidak Ada	56	63.6
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.6. Menunjukkan dari bahwa pelatihan kerja Supir yang menjadi responden terbanyak pada pelatihan kerja tidak ada yaitu sebesar 63.6% sedangkan responden terendah pada ada pelatihan kerja yaitu sebesar 36.4%.

6.1.2.6 Kondisi Cuaca

Tabel 6.7
DISTRIBUSI FREKUENSI KONDISI CUACA PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Kondisi Cuaca	Frekuensi	%
1	Baik	38	43.2
2	Buruk	50	56.8
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.7. Menunjukkan dari bahwa kondisi cuaca Supir yang menjadi responden terbanyak pada kondisi cuaca buruk yaitu sebesar 56.8% sedangkan responden terendah pada kondisi cuaca baik yaitu sebesar 43.2%.

6.1.2.7 Kecelakaan Kerja

Tabel 6.7
DISTRIBUSI FREKUENSI KECELAKAAN KERJA PADA SUPIR MOBIL AKDP DI
TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Kecelakaan kerja	Frekuensi	%
1	Pernah	37	42.0
2	Tidak Pernah	51	58.0
Total		88	100

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.7. Menunjukkan dari bahwa kecelakaan kerja Supir yang menjadi responden terbanyak pada kecelakaan kerja tidak pernah yaitu sebesar 58.0% sedangkan responden terendah pada kecelakaan kerja pernah yaitu sebesar 42.0%.

6.1.3 Analisis Bivariat

6.1.3.1 Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku Safety Driving

TABEL 6.8
HUBUNGAN ANTARA MASA KERJA DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA
SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Masa Kerja	Safety Driving				Total		p Value
		Aman		Tidak Aman				
		F	%	F	%	F	%	
1	Lama	20	74.1	26	42.6	46	52.3	0,006
2	Baru	7	25.9	35	57.4	42	47.7	
Jumlah		27	100.0	61	100.0	88	100	

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Berdasarkan tabel 6.8 menunjukkan proporsi responden yang masa kerja yang baru lebih tinggi pada kelompok safety driving aman 74,1% di bandingkan

dengan kelompok safety driving tidak aman 42.6%. Sedangkan responden yang masa kerja lama cukup lebih tinggi pada kelompok safety driving tidak aman 57.4% dibandingkan dengan aman 25.9%.

Hasil uji statistik diperoleh ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan safety driving (p Value 0,006). hal ini menunjukkan bahwa aktivitas fisik merupakan faktor risiko terjadinya safety driving.

6.1.3.2 Hubungan Kelengkapan Berkendaraan Dengan Perilaku Safety Driving

TABEL 6.9
HUBUNGAN ANTARA KELENGKAPAN BERKENDARAAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Kelengkap Berkendaraan	Safety Driving				Total		<i>p Value</i>
		Aman		Tidak Aman				
		F	%	F	%	F	%	
1	Lengkap	17	63.0	19	31.1	36	40.9	0,005
2	Tidak Lengkap	10	30.7	42	68.9	52	59.1	
	Jumlah	27	100.0	61	100.0	88	100	

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

tabel 6.9 menunjukkan proporsi responden yang lengkap berkendara lebih tinggi pada kelompok safety driving aman 63.0% di bandingkan dengan kelompok safety driving tidak aman 31.1%. Sedangkan responden yang tidak lengkap berkendara lebih tinggi pada kelompok safety driving tidak aman 68.9% dibandingkan dengan aman 30.7%.

Hasil uji statistik diperoleh ada hubungan yang signifikan antara kelengkapan berkendara dengan safety driving (p Value 0,005). hal ini menunjukkan bahwa kelengkapan berkendara merupakan faktor risiko terjadinya *safety driving*

6.1.3.3 Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Driving

TABEL 6.10

HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Pengetahuan	Safety Driving				Total		p Value
		Aman		Tidak Aman				
		F	%	F	%	F	%	
1	Baik	18	66.7	17	27.9	35	39.8	0,001
2	Kurang Baik	9	33.3	44	73.1	53	60.2	
	Jumlah	27	100.0	61	100.0	88	100	

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

tabel 6.10 menunjukkan proporsi responden yang pengetahuan baik lebih tinggi pada kelompok safety driving aman 66.7% di bandingkan dengan kelompok safety driving tidak aman 27.9%. Sedangkan responden yang pengetahuan Kurang Baik lebih tinggi pada kelompok safety driving tidak aman 73.1% dibandingkan dengan aman 33.3%.

Hasil uji statistik diperoleh ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan safety driving (*p Value* 0,001). hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan merupakan faktor risiko terjadinya *safety driving*.

6.1.3.4 Hubungan Kecelakaan Kerja Dengan Perilaku Safety Driving

TABEL 6.11
HUBUNGAN ANTARA KECELAKAAN KERJA DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING
PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH
TAHUN 2022

No	Kecelakaan Kerja	Safety Driving				Total		p Value
		Aman		Tidak Aman				
		F	%	F	%	F	%	
1	Pernah	19	70.4	18	29.5	37	42.0	0,000
2	Tidak Pernah	8	29.6	43	70.5	51	58.0	
Jumlah		27	100.0	61	100.0	88	100	

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

tabel 6.12 menunjukkan proporsi responden yang pernah kecelakaan kerja lebih tinggi pada kelompok safety driving aman 70.4% di bandingkan dengan kelompok safety driving tidak aman 29.5%. Sedangkan responden yang tidak pernah kecelakaan kerja lebih tinggi pada kelompok safety driving tidak aman 70.5% dibandingkan dengan aman 29.

Hasil uji statistik diperoleh ada hubungan yang signifikan antara kecelakaan kerja dengan safety driving (*p Value* 0,000). hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan kerja merupakan faktor risiko terjadinya *safety driving*.

6.1.3.5 Hubungan Kondisi Cuaca Dengan Perilaku Safety Driving

TABEL 6.12
HUBUNGAN ANTARA KONDISI CUACA DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA
SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022

No	Kondisi Cuaca	Safety Driving				Total		p Value
		Aman		Tidak Aman				
		F	%	F	%	F	%	
1	Baik	15	55.6	23	37.7	38	43.2	0,093
2	Buruk	12	44.4	38	62.3	50	56.8	
Jumlah		27	100.0	61	100.0	88	100	

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.12 menunjukkan proporsi responden yang kondisi cuaca baik lebih tinggi pada kelompok safety driving aman 55.6% di bandingkan dengan kelompok safety driving tidak aman 37.7%. Sedangkan responden yang pengetahuan buruk lebih tinggi pada kelompok safety driving tidak aman 62.8% dibandingkan dengan aman 44.4%.

Hasil uji statistik diperoleh tidak ada hubungan yang signifikan antara kondisi cuaca dengan safety driving (*p Value* 0,093). hal ini menunjukkan bahwa kondisi cuaca bukan merupakan faktor risiko terjadinya *safety driving*.

6.1.3.6 Hubungan Pelatihan Kerja Dengan Perilaku Safety Driving

TABEL 6.13
HUBUNGAN ANTARA PELATIHAN KERJA DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA
SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH
TAHUN 2022

No	Kelatih an Kerja	Safety Driving				Total		<i>p Value</i>
		Aman		Tidak Aman		F	%	
		F	%	F	%			
1	Ada	18	66.7	14	23.0	32	36.4	0,000
2	Tidak	9	33.3	47	77.0	56	63.6	
Jumlah		27	100.0	61	100.0	88	100	

Sumber: Data Primer Diolah Tahun 2022

Tabel 6.13 menunjukkan proporsi responden yang Ada Pelatihan kerja lebih tinggi pada kelompok safety driving aman 66.7% di bandingkan dengan kelompok safety driving tidak aman 23.0%. Sedangkan responden yang tidak Pelatihan kerja lebih tinggi pada kelompok safety driving tidak aman 77.0% dibandingkan dengan aman 33.3%.

Hasil uji statistik diperoleh ada hubungan yang signifikan antara Pelatihan kerja dengan safety driving (*p Value* 0,000). hal ini menunjukkan bahwa Pelatihan kerja merupakan faktor risiko terjadinya *safety driving*.

6.2. Pembahasan

6.2.1 Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku Safety Driving

Berdasarkan hasil penelitian yang ditampilkan dalam Tabel 6.8, diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP, dengan nilai *p value* sebesar 0,006 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa masa kerja memiliki pengaruh terhadap perilaku berkendara aman atau tidak aman di kalangan supir. Responden dengan masa kerja lama menunjukkan proporsi yang lebih tinggi dalam kelompok *safety driving* aman, yaitu sebesar 74,1%, dibandingkan dengan mereka yang memiliki masa kerja baru (25,9%). Sebaliknya, pada kelompok *safety driving* tidak aman, justru lebih banyak ditemukan pada supir dengan masa kerja baru (57,4%) dibandingkan dengan masa kerja lama (42,6%). Hal ini mengindikasikan bahwa supir dengan pengalaman kerja lebih lama cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih aman.

Penelitian ini sejalan dengan Penelitian Sonmax & Anwar (2022) menemukan bahwa pengalaman mengemudi berhubungan signifikan dengan perilaku *safety driving*, dengan nilai $p=0,002$ dan odds ratio (OR)=16,933, menunjukkan bahwa pengemudi berpengalaman cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih aman. Ini selaras dengan teori pengalaman kerja yang menyatakan bahwa semakin lama seseorang bekerja dalam suatu bidang, maka akan semakin baik pula kemampuan dan kehati-hatiannya dalam menjalankan pekerjaan tersebut. Dalam konteks ini, supir dengan masa kerja lama kemungkinan telah lebih banyak mendapatkan pengalaman menghadapi berbagai situasi di jalan, serta lebih paham terhadap aturan dan prosedur keselamatan berkendara. Selain itu, mereka cenderung memiliki kedisiplinan dan kesadaran yang lebih tinggi terhadap

pentingnya menjaga keselamatan diri sendiri, penumpang, dan pengguna jalan lainnya. Sementara itu, supir dengan masa kerja yang baru cenderung masih dalam tahap adaptasi terhadap lingkungan kerja, tekanan pekerjaan, serta mungkin belum sepenuhnya memahami pentingnya *safety driving*. Kurangnya pengalaman juga dapat membuat mereka lebih rentan melakukan kesalahan atau mengambil keputusan yang tidak aman saat berkendara (Jambi, 2023).

Hasil ini juga diperkuat oleh penelitian sebelumnya oleh Arianto & Feriana (2021) yang menyatakan bahwa bahwa pengemudi dengan masa kerja lebih lama cenderung memiliki perilaku keselamatan berkendara yang lebih baik. Masa kerja yang lebih panjang memberikan pengalaman yang membantu pengemudi memahami pentingnya mematuhi peraturan keselamatan. Dan masa kerja merupakan salah satu faktor penting yang memengaruhi perilaku keselamatan kerja, termasuk dalam konteks transportasi. Supir yang memiliki masa kerja lebih lama biasanya memiliki tingkat kepatuhan yang lebih tinggi terhadap prosedur keselamatan karena terbentuknya kebiasaan yang lebih baik selama bekerja.

Dengan demikian, penting bagi pihak pengelola terminal atau perusahaan transportasi untuk memberikan pelatihan dan pembinaan khusus kepada supir-supir baru agar mereka lebih siap dan sadar terhadap pentingnya *safety driving*. Pelatihan berkala dan program mentoring oleh supir senior juga dapat menjadi strategi yang efektif dalam meningkatkan keselamatan berkendara di lingkungan kerja transportasi umum.

6.2.2 Hubungan Kelengkapan Berkendaraan Dengan Perilaku Safety Driving

Hasil penelitian pada Tabel 6.9 menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kelengkapan kendaraan dengan perilaku *safety driving* pada

supir mobil AKDP, dengan nilai *p value* sebesar 0,005 ($p < 0,05$). Hal ini mengindikasikan bahwa kelengkapan berkendara merupakan salah satu faktor penting yang berkontribusi terhadap perilaku aman dalam berkendara. Dari total 88 responden, proporsi supir yang melengkapi kendaraannya lebih tinggi pada kelompok dengan perilaku *safety driving* aman, yakni sebesar 63,0%, dibandingkan pada kelompok tidak aman sebesar 31,1%. Sebaliknya, supir yang tidak melengkapi kendaraannya justru lebih banyak berada dalam kelompok *safety driving* tidak aman (68,9%) dibandingkan dengan kelompok aman (30,7%).

Temuan ini memperlihatkan bahwa kelengkapan berkendara seperti sabuk pengaman, kaca spion, lampu kendaraan, klakson, rem, dan surat-surat kendaraan yang sah berkontribusi terhadap peningkatan kesadaran dan perilaku aman dalam mengemudi (Anggraini *et al.*, 2022). Supir yang terbiasa memeriksa dan memastikan kelengkapan kendaraannya cenderung memiliki sikap yang lebih bertanggung jawab dan sadar terhadap pentingnya keselamatan di jalan. Ini sejalan dengan prinsip *safety culture*, di mana kepatuhan terhadap standar dan prosedur keselamatan menjadi indikator penting dalam mencegah kecelakaan (Muryatma, 2018).

Sebaliknya, pengabaian terhadap kelengkapan kendaraan menunjukkan rendahnya kesadaran keselamatan serta potensi tinggi terjadinya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan. Supir yang mengabaikan perlengkapan keselamatan kemungkinan memiliki perilaku berkendara yang lebih ceroboh atau tidak disiplin. Kelengkapan kendaraan merupakan indikator langsung terhadap kesiapan dan keamanan berkendara. Ketidaksiapan kendaraan bukan hanya membahayakan supir dan penumpang, tetapi juga pengguna jalan lainnya (Fadhil, 2022).

Implikasi dari hasil ini sangat penting dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas, terutama pada moda transportasi umum seperti mobil AKDP. Pihak pengelola terminal, perusahaan transportasi, maupun instansi terkait seperti Dinas Perhubungan dapat menjadikan hasil ini sebagai dasar untuk meningkatkan pengawasan dan pengecekan rutin terhadap kelengkapan kendaraan sebelum kendaraan diberangkatkan. Edukasi dan pelatihan tentang pentingnya perlengkapan kendaraan juga perlu ditingkatkan secara berkala, terutama kepada supir-supir baru atau yang belum memenuhi standar keselamatan. Dengan memastikan kelengkapan kendaraan secara menyeluruh, maka risiko terjadinya perilaku tidak aman dalam berkendara dapat ditekan, sehingga tercipta lingkungan transportasi yang lebih aman dan tertib.

6.2.3 Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Driving

Hasil penelitian yang disajikan dalam Tabel 6.10 menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP, dengan nilai *p value* sebesar 0,001 ($p < 0,05$). Ini menandakan bahwa pengetahuan supir mengenai keselamatan berkendara memiliki peran yang penting dalam membentuk perilaku aman saat mengemudi. Supir yang memiliki pengetahuan baik tentang keselamatan berkendara tercatat lebih banyak menunjukkan perilaku *safety driving* yang aman, yaitu sebesar 66,7%, dibandingkan dengan supir yang memiliki pengetahuan kurang baik (33,3%). Sebaliknya, mayoritas supir yang tergolong memiliki pengetahuan kurang baik lebih banyak berada dalam kelompok *safety driving* tidak aman (73,1%) dibandingkan dengan kelompok aman (27,9%).

Temuan ini sejalan Berlicia & Camelia (2023) Penelitian ini menemukan bahwa 94,2% pengemudi ojek online memiliki pengetahuan tinggi, dan 97,1% memiliki persepsi positif terhadap perilaku safety riding. Terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dan perilaku safety riding (p -value = 0,000). mempertegas pentingnya pengetahuan sebagai salah satu faktor yang memengaruhi sikap dan perilaku seseorang dalam konteks keselamatan berkendara. Pengetahuan yang baik mengenai rambu lalu lintas, teknik mengemudi aman, pemahaman risiko kecelakaan, serta pentingnya kelengkapan kendaraan dapat membentuk kesadaran dan tanggung jawab pengemudi dalam berkendara secara aman. Semakin tinggi tingkat pengetahuan, maka kemungkinan untuk mematuhi aturan keselamatan juga semakin besar.

Sebaliknya, kekurangan pengetahuan dapat menyebabkan supir melakukan tindakan-tindakan berisiko seperti melanggar aturan lalu lintas, tidak menggunakan perlengkapan keselamatan, atau kurang memperhatikan kondisi kendaraan. Hal ini sejalan dengan teori Health Belief Model (HBM), yang menyatakan bahwa pengetahuan merupakan komponen penting dalam membentuk persepsi risiko dan mendorong individu untuk berperilaku sehat dan aman (Bahar, 2023).

Penelitian ini sejalan dengan studi sebelumnya oleh Mahardika & Arianto (2022) yang menyebutkan bahwa pengetahuan tentang keselamatan berkendara secara signifikan memengaruhi kepatuhan terhadap prinsip-prinsip *safety driving*. Supir yang memiliki pemahaman baik mengenai dampak dari kecelakaan dan pentingnya prosedur keselamatan akan lebih cenderung menghindari tindakan berbahaya saat berkendara. Oleh karena itu, peningkatan pengetahuan supir melalui edukasi,

pelatihan berkala, serta penyuluhan tentang *safety driving* sangat penting untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas, khususnya pada transportasi umum. Dinas Perhubungan, pengelola terminal, dan perusahaan angkutan umum dapat mengintegrasikan program peningkatan kapasitas pengetahuan supir sebagai bagian dari strategi keselamatan transportasi.

Dengan membekali supir dengan pengetahuan yang cukup dan terkini, diharapkan mereka dapat mengambil keputusan yang tepat saat menghadapi situasi berisiko, serta menjalankan peran mereka dengan lebih profesional dan bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan penumpang.

6.2.4 Hubungan Kecelakaan Kerja Dengan Perilaku Safety Driving

Berdasarkan hasil penelitian yang disajikan pada Tabel 6.11, diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengalaman kecelakaan kerja dengan perilaku *safety driving*, dengan nilai *p value* sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Ini menunjukkan bahwa riwayat kecelakaan kerja berkaitan erat dengan perilaku keselamatan dalam berkendara. Sebanyak 70,4% supir yang pernah mengalami kecelakaan kerja berada pada kelompok dengan perilaku *safety driving* aman, sedangkan hanya 29,6% dari kelompok ini yang tidak pernah mengalami kecelakaan. Sebaliknya, mayoritas supir yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja (70,5%) justru berada dalam kelompok *safety driving* tidak aman. Temuan ini tampak cukup menarik karena menunjukkan bahwa pengalaman kecelakaan justru menjadi faktor pembelajaran yang mendorong supir untuk lebih berhati-hati dalam berkendara.

Artinya, pengalaman kecelakaan dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap prinsip-prinsip keselamatan. Supir yang pernah mengalami

atau menyaksikan langsung dampak dari kecelakaan kerja mungkin menjadi lebih waspada, bertanggung jawab, dan mengutamakan keselamatan dalam setiap perjalanan. Hal ini sesuai dengan prinsip pembelajaran dari pengalaman langsung, di mana seseorang cenderung mengubah perilakunya setelah mengalami konsekuensi negatif pengalaman nyata, termasuk pengalaman traumatis seperti kecelakaan, dapat menjadi titik balik penting dalam perubahan perilaku seseorang. Supir yang telah mengalami kecelakaan mungkin akan lebih menghargai pentingnya *safety driving*, seperti mematuhi rambu lalu lintas, menggunakan sabuk pengaman, atau menjaga jarak aman antar kendaraan. Sebaliknya, supir yang belum pernah mengalami kecelakaan mungkin belum sepenuhnya menyadari potensi bahaya yang dapat timbul akibat kelalaian dalam berkendara. Hal ini dapat menyebabkan sikap abai atau merasa terlalu percaya diri, yang pada akhirnya meningkatkan risiko terjadinya perilaku tidak aman (Rinaldi & Masykur, 2017)

Dengan demikian, hasil ini menekankan pentingnya pendekatan edukatif yang tidak hanya bersifat teoritis, tetapi juga berbasis pada studi kasus nyata dan testimoni dari korban kecelakaan. Pihak perusahaan dan instansi terkait dapat mengembangkan program pelatihan *safety driving* yang mengangkat pengalaman nyata sebagai bahan refleksi bagi para supir. Penerapan pelatihan berkala, simulasi kecelakaan, dan kampanye keselamatan berbasis pengalaman juga dapat menjadi strategi efektif dalam membentuk budaya keselamatan berkendara, khususnya di kalangan pengemudi transportasi umum.

6.2.5 Hubungan Kondisi Cuaca Dengan Perilaku Safety Driving

Hasil penelitian yang ditampilkan dalam Tabel 6.12 menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kondisi cuaca dengan perilaku *safety driving*, dengan nilai *p value* sebesar 0,093 ($p > 0,05$). Temuan ini mengindikasikan bahwa kondisi cuaca, baik dalam keadaan baik maupun buruk, tidak secara langsung memengaruhi perilaku aman atau tidak aman dalam berkendara pada supir mobil AKDP di lokasi penelitian. Meskipun secara deskriptif terlihat bahwa proporsi supir dengan perilaku *safety driving* aman lebih tinggi pada kondisi cuaca baik (55,6%) dibandingkan dengan kondisi cuaca buruk (44,4%), namun perbedaan ini tidak cukup kuat secara statistik untuk menunjukkan adanya hubungan yang signifikan. Demikian pula, meskipun 62,3% responden dengan perilaku tidak aman berada pada kondisi cuaca buruk, hal ini belum dapat disimpulkan sebagai pengaruh langsung dari cuaca terhadap perilaku berkendara.

Ketidak signifikanan hubungan ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, supir mobil AKDP umumnya merupakan pengemudi yang telah berpengalaman dan terbiasa menghadapi berbagai kondisi cuaca, sehingga mereka cenderung menyesuaikan gaya mengemudi mereka tanpa mengubah secara drastis perilaku dasarnya. Kedua, faktor internal seperti pengetahuan, sikap, dan disiplin pribadi mungkin lebih dominan dalam memengaruhi perilaku *safety driving* dibandingkan faktor eksternal seperti cuaca.

Penelitian ini Penelitian oleh Tosepu (2022) di wilayah Polres Kota Kendari menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara faktor cuaca dengan kejadian kecelakaan lalu lintas ($p\text{-value} = 1,000$). Hal ini mengindikasikan

bahwa pengemudi yang berpengalaman, seperti supir AKDP, mungkin telah terbiasa menghadapi berbagai kondisi cuaca dan mampu menyesuaikan gaya mengemudi mereka tanpa mengubah perilaku dasar. Beberapa literatur yang menyebutkan bahwa cuaca ekstrem tidak selalu berdampak langsung terhadap perilaku berkendara, terutama bila pengemudi memiliki kesiapan dan kewaspadaan yang tinggi. Namun, di sisi lain, hasil ini juga berbeda dengan beberapa studi yang menyebutkan bahwa kondisi cuaca buruk dapat memperbesar risiko kecelakaan, terutama jika tidak dibarengi dengan perilaku waspada dan kendaraan yang memadai (Pinontoan, 2020).

Dengan demikian, meskipun dalam penelitian ini kondisi cuaca tidak terbukti sebagai faktor risiko signifikan terhadap *safety driving*, bukan berarti faktor ini dapat diabaikan. Dalam praktik di lapangan, kondisi cuaca tetap harus diperhitungkan sebagai potensi bahaya, terutama pada jalur-jalur yang licin, berkabut, atau minim penerangan. Oleh karena itu, upaya peningkatan kewaspadaan dan pelatihan menghadapi kondisi cuaca ekstrem tetap perlu diberikan kepada supir, sebagai bagian dari upaya menyeluruh untuk menciptakan transportasi yang aman.

6.2.6 Hubungan Pelatihan Kerja Dengan Perilaku Safety Driving

Berdasarkan Tabel 6.13, diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pelatihan kerja dengan perilaku *safety driving* pada supir mobil AKDP, dengan nilai *p value* sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa pelatihan kerja memiliki pengaruh yang bermakna terhadap pembentukan perilaku aman dalam berkendara. Dari total responden, sebanyak 66,7% dari mereka yang pernah mendapatkan pelatihan kerja memiliki perilaku *safety driving* yang aman, sedangkan hanya 23,0% dari kelompok ini yang menunjukkan perilaku tidak aman. Sebaliknya,

responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan kerja sebagian besar (77,0%) berada dalam kelompok perilaku *safety driving* tidak aman.

Hasil ini menggambarkan bahwa pelatihan kerja merupakan faktor protektif yang dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman pengemudi terhadap pentingnya keselamatan dalam berkendara. Pelatihan kerja, khususnya yang terkait dengan keselamatan lalu lintas, tidak hanya memberikan pengetahuan teknis, tetapi juga menanamkan sikap disiplin, tanggung jawab, dan antisipasi risiko di jalan.

Penelitian ini sejalan dengan Sonmax & Anwar (2022) menunjukkan bahwa pelatihan mengemudi memiliki hubungan signifikan dengan perilaku safety driving (p -value = 0,002; OR = 6,735). Pelatihan yang dilakukan secara terstruktur dan berkelanjutan memperkuat kebiasaan baik dalam berkendara, seperti mematuhi rambu lalu lintas dan menjaga jarak aman. Pelatihan yang dilakukan secara terstruktur dan berkelanjutan akan memperkuat kebiasaan baik, seperti mematuhi rambu lalu lintas, menjaga jarak aman, dan melakukan pemeriksaan kendaraan sebelum beroperasi. Selain itu, pelatihan juga berperan sebagai media pembaruan informasi bagi supir, terutama terkait peraturan lalu lintas terbaru, teknik berkendara defensif, serta penanganan situasi darurat (Ramadhanti & Triyono, 2024). Oleh karena itu, keberadaan pelatihan kerja tidak hanya penting sebagai prosedur administratif, melainkan sebagai upaya strategis dalam menciptakan budaya keselamatan berkendara (De Keizer & Raihan, 2024).

Dari sisi kebijakan, hasil ini menunjukkan perlunya kewajiban pelatihan kerja secara berkala bagi semua pengemudi angkutan umum. Pemerintah daerah maupun perusahaan transportasi perlu memastikan bahwa pelatihan dilakukan dengan materi yang relevan dan dipandu oleh instruktur kompeten, guna menjamin hasil pelatihan

yang optimal terhadap perubahan perilaku pengemudi. Secara keseluruhan, penelitian ini memperkuat bukti bahwa pelatihan kerja bukan hanya formalitas, tetapi merupakan intervensi penting dalam meningkatkan perilaku safety driving dan mencegah kecelakaan lalu lintas.



BAB VII

PENUTUP

7.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa beberapa variabel memiliki hubungan dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022, yaitu :

1. Ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
2. Ada hubungan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022
3. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
4. Tidak ada hubungan antara kondisi cuaca dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
5. Ada hubungan antara kecelakaan kerja dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.
6. Ada Ada hubungan antara Pelatihan kerja dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022.

7.2 Saran

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

1. Kepada Pihak Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, diharapkan dapat

lebih memperhatikan dan meningkatkan pengawasan terhadap kepatuhan *safety driving* pengemudi mobil AKDP, khususnya dengan menyelenggarakan program pelatihan keselamatan berkendara secara rutin dan terstruktur.

2. Pihak manajemen terminal dan perusahaan transportasi AKDP perlu mewajibkan pengemudi untuk melengkapi kendaraan sesuai standar keselamatan, karena hasil penelitian menunjukkan bahwa kelengkapan kendaraan berhubungan signifikan dengan perilaku berkendara yang aman.
3. Kepada para pengemudi, disarankan untuk terus meningkatkan pengetahuan tentang *safety driving* melalui pelatihan, diskusi kelompok, atau media informasi lain. Pengetahuan yang baik terbukti berperan besar dalam pembentukan perilaku berkendara yang aman.
4. Pentingnya evaluasi terhadap pengalaman kerja dan riwayat kecelakaan kerja dari setiap pengemudi. Pihak terkait perlu memberikan perhatian khusus terhadap pengemudi baru maupun yang pernah mengalami kecelakaan, agar mereka mendapatkan pendampingan atau pelatihan ulang dalam rangka memperbaiki perilaku berkendara.
5. Masa kerja tidak selalu menjamin perilaku berkendara yang aman, sehingga pelatihan dan edukasi harus diberikan kepada semua pengemudi, baik yang berpengalaman maupun yang baru.

6. Meskipun hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi cuaca tidak signifikan secara statistik, namun pengaruhnya di lapangan tetap perlu diantisipasi. Oleh karena itu, pengemudi diharapkan lebih berhati-hati dan waspada saat berkendara dalam kondisi cuaca buruk.



DAFTAR PUSTAKA

- Avendika, B., Bina, K., dan Ida, W., *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang- Surabaya Di Terminal Terboyo tahun 2016*; Jurnal Kesehatan Masyarakat.
- Azizah M Hikmatul, 2016 . , *Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*; 57–82.
- Ade, D, P., *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport*, Journal Kesehatan Masyarakat Vol 4(1).
- Adnani, Hariza, 2011, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Nuha Medika, Yogyakarta Agung., 2014, *Model Perilaku Pengendara Beresiko Pada Remaja*, Jurnal Psikologi Integratif, Volume 2, No. 2, 35-41.
- Anggraini R., Alvisyahri A. & Sugiarto S., *Persepsi Keselamatan Berkendara Pengguna Sepeda Motor di Kota Banda Aceh terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dan Kelengkapan Atribut*, *Jurnal Teknik Sipil*, 2022;28(3):329-336.
- Arianto M.E. & Feriana S., *Pengetahuan Keselamatan Berkendara, Masa Kerja Dan Peran Manajemen Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen Di PT Energi Sukses Abadi Cilacap*, *An-Nadaa: Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 2021;8(1):14-20.
- Achmadi A. *Filsafat Umum*. Jakarta: Rajawali Pers; 2012
- Augustie., *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus Di Terminal Tirtona Tahun 2017*: Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat; Universitas Muhadiyah Surakarta.
- Azimah, M.N., dan Ade., *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving pada supir Travel Di PT. Libra wisata Transport Tahun 2020*; Jurnal Kesehatan Masyarakat. Volumen 4(1)
- Bahar H., *APLIKASI HEALTH BELIEF MODEL (HBM) DALAM MENGANALISIS PERILAKU MENGGUNAKAN HELM SELAMA BERKENDARA PADAREMAJA DI KOTA KENDARI*, *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo* 2023;3(4).
- Basumerda C., (2014). *Pengaruh jenis edukasi keselamatan berkendara terhadap pemahaman calon pengemudi mobil dalam menghadapi konflik lalu lintas*. *Teknoin*. 20(4):1-5.
- Badan Pusat Statistik. (2017). Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar 2006- 2016. Diakses dari <https://sumut.bps.go.id/statictable/2018/02/06/804/jumlah-kendaraan-bermotor-yang-terdaftar-unit-2006---2016.html>
- Berlicia I. & Camelia A., *Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Terhadap Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Palembang*, *Health Information: Jurnal*

Penelitian, 2023;15(3):e1328-e1328.

Chaplin., *Kamus Lengkap Psikologi*, Jakarta: PT.Raja Grafindo. Persada; 2005. Departemen Perhubungan Darat.2008. Kecelakaan Lalu Lintas Dan Pencegahan di DKI Jakarta.[Diakses 04Mei2021].Available: <http://www.web.id>.

De Keizer H. & Raihan F., Pelatihan Keselamatan Berkendara untuk Meningkatkan Kemampuan Berkendara Sepeda Motor guna Mengurangi Tingkat Kecelakaan pada Mahasiswa Politeknik Pajajaran, *PADMA*, 2024;4(2):489-496.

Firmansyah, Andi., *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013*: Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat; Universitas Hasanuddin Makassar.

Fadhil D., Hubungan Perilaku Safety Driving dan Kondisi Kendaraan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus, *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat Indonesia (JIKMI)*, 2022;3(1).

Green, Lawrence., *Health Promotion Planning an Educational Approach Institute of British Columbia*. Mayfield Publishing Company London; 2000.

Gahayu, Sri Asih. *Metodelogi Penelitian Kesehatan Masyarakat* Yogyakarta: CV BUDI UTAMA, 2019.

Jambi J., FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI TRAVEL JAMBI-KERINCI TAHUN 2023 Oleh Asyraf Ramanda¹, T Samsul Hilal², Rara Marisdayana³ Studi Kesehatan Masyarakat, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Harapan Ibu, 2023.

Humas Polri, (2015). Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia.<http://Humas.polri.go.id>. Diperoleh tanggal 24 Januari 2021.

Humas Polri, (2020) .Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia.<http://Humas.polri.go.id>.Diperoleh tanggal 20 Februari 2021.

Hakim dkk, 2011., Analisa Sikap Terhadap Aturan Lalu Lintas pada Komunitas Bermotor, *Jurnal Psikologi Indonesia* Vol. Viii, Nomor 2

Kapolda (2020)., Angka kecelakaan lalu lintas di Aceh; <https://www.google.com/amp/s/m.antaranews.com> diakses tanggal 20 Februari 2021.

Noviandi AAR, Hartanti RI, Ninggrum PT.*Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi tidak Aman pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang Tahun 2017*; *Jurnal Kesehatan*5(2):58–66.

Nastiti DP, Widjasena B. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Angkot Daerah Tembalang Kota Semarang*. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 2015;3(3):2356– 3346.

Notoatmodjo, Soekidjo 2005., Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya, Rineka Cipta, Jakarta

Notoatmodjo, Soekidjo 2010., Ilmu Perilaku Kesehatan, Rineka Cipta, Jakarta Notoatmodjo S.

Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta:RinekaCipta;
2014

ManurungJR. *Hubungan Faktor-Faktor Penyebab dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan Tahun 2016*:

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

Muryatma N., HUBUNGAN ANTARA FAKTOR KESELAMATAN BERKENDARA DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA, *Jurnal PROMKES*, 2018;5:155.

Oktarina,S., *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group Pt Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2012*:Universitas Sumatera Utara.

Oktorio, T., *Faktor Eksternal Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota/Oplet Po. Bayu Putra Di Kota Pekanbaru Tahun 2016*; Jurnal Al-Tamimi Kesmas, Vol5(2).

Prasetya,AB.*Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-Surabaya di Terminal Terboyo Semarang.Tahun 2016*;4(2):292-302.

Pinontoan P.J.D.V.D.D.O.R., ANALISIS KONDISI JALAN DAN CUACA YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI OJEK DI KOTA BITUNG, *Journal of Public Health and Community Medicine* 2020;1(3).

Rifal, dkk, (2015), *Faktor Resiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah (Risk Factors In Relation To Traffic Accident In Bus Drivers P.O Jember Indah)*, Artikel Ilmiah Mahasiswa.

Ridho Muhammad, 2012, Hubungan Persepsi Resiko Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Pemakaian Helm pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok Tahun 2012

Rakornis.*Buku Panduan Rapat Koordinasi Teknis Bidang Perhubungan Darat Seluruh Indonesia*. 2013;2-4.

Ramadhanti G. & Triyono A., Pengaruh Pengetahuan Safety Driving dan Kelelahan Kerja terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Ambulans, *Jurnal Masyarakat Sehat Indonesia*, 2024;3(03):72-78.

Rinaldi F.R. & Masykur A.M., Pengalaman Kecelakaan Lalu Lintas Berat Sebuah Studi Kualitatif Fenomenologi, *Jurnal Empati*, 2017;6(1):164-172.

Peraturan Presiden. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009.*

Suharjan., *Keselamatan Berkendara, Aceh Timur*; 2018.

Sonmax A. & Anwar H., Analisis Perilaku Keselamatan Mengemudi (Safety Driving) Pada Pengemudi Di Pt. Leo Jaya Trans, *Binawan Student Journal*, 2022;4(3):64-71.

Swarjana, Ketut. *Statistik Kesehatan*. Yogyakarta: CV ANDI OFFSET, 2016.

Sugiono., *Fakor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilku Tidak Aman Pengemudi Truk PT.Amoco Mitsuilnd pada Tahun 2005*: Tesis, Fakultas Kesehatan Masyarakat; Universitas Indonesia.

Sugiyanto., *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berjalan Lintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus Di Kabupaten Purbalingga* , Jurnal Ilmiah Semesta Teknik Volume 18 No.1, 66-75; 2015.

Sheila, O., *Faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving pada pengemudi mobil tangki Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli tahun 2011*: Skripsi, Sumatera Utara; 2011.

Tosepu H.L.O.M.S.R., *FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH SATUAN LALU LINTAS POLRES KOTA KENDARI TAHUN 2022* *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo* 2022;4(3).

Wawan A, Dewi M., *Teori dan Pengukuran Pengetahuan Sikap dan Perilaku Manusia*, Yogyakarta: NuhaMedika; 2011.

World Health Organization., *Global Status Report On Road Safety- Switzerland: 2018* [Serial Online]

Waldani, S., *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pt. Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang – Padang Tahun 2021*: Jurnal ensiklopedia; Vol.3(2).

Zuhaida, 2008, *Menjadi Teman Baik*, CV. Ghyyas Putra, Semarang

Lampiran 1

INFORMASI KEPADA RESPONDEN

Assalammu'alaikum Wr. Wb.,

Saya Rama Danu, atasnama peneliti; mahasiswa tingkat akhir pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh bermaksud mengadakan penelitian tentang Analisis Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Mobil Di Loret Cv Burag Transport Terminal L300 Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022. Dengan penelitian ini diharapkan akan diketahui apakah ada hubungan perilaku safety driving pada supir monil L300. Hasil dari penelitian diharapkan dapat dijadikan bahan masukan bagi masyarakat khususnya dalam status gizi seribu hari pertama kehidupan anak.

Keikutsertaan Bapak-bapak/Saudara dalam penelitian ini adalah secara sukarela dan menguntungkan semua pihak baik responden, peneliti 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 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.,

Lampiran 2

PERNYATAAN PERSETUJUAN RESPONDEN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bersedia menjadi responden pada penelitian ini dan apabila dikemudian hari terdapat kekurangan, maka saya bersedia untuk dihubungi kembali.

_____Banda Aceh,

Responden

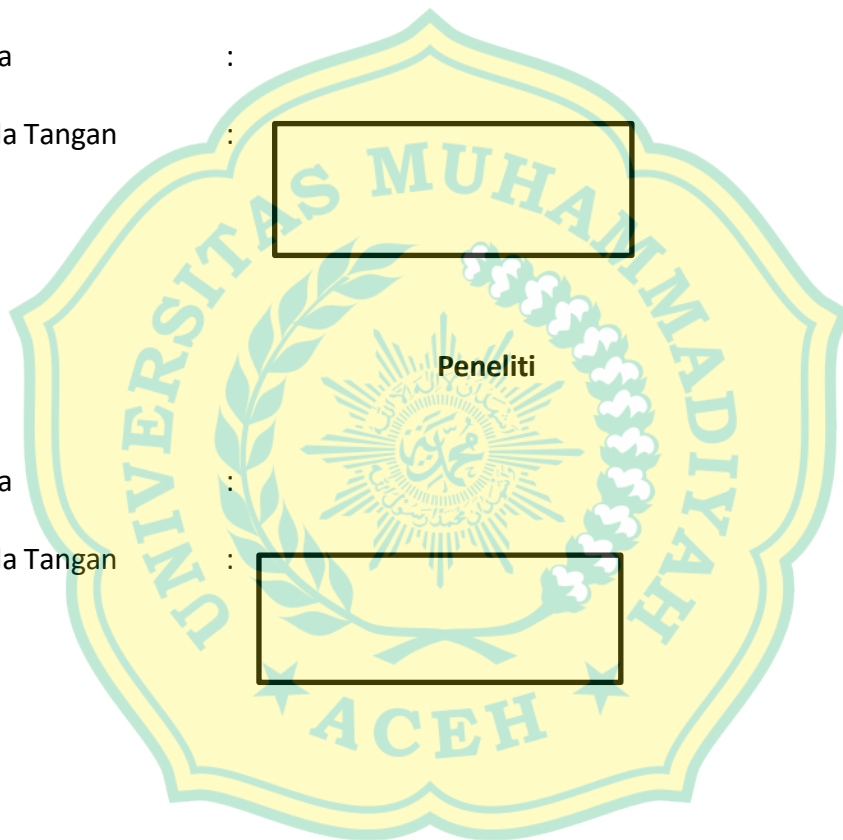
Nama :

Tanda Tangan :

A rectangular box with a black border, intended for the respondent's signature. It is positioned over the top part of the University of Muhammadiyah Aceh logo.

Nama :

Tanda Tangan :

A rectangular box with a black border, intended for the researcher's signature. It is positioned over the bottom part of the University of Muhammadiyah Aceh logo.

Lampiran 3

KUESIONER PENELITIAN

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY
DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA
BANDA ACEH TAHUN 2022**

Nama Peneliti : Rama Danu
NPM : 1707110107
Institusi Pendidikan : Fakultas Kesehatan Masyarakat

I. Identitas Responden

No Responden :
Tanggal wawancara :
Nama :
Umur :
Lama Kerja :
Kecelakaan kerja : a. Pernah
b. Tidak Pernah

II. Variabel Dependen

A. Safety Driving (Ade Dita Puteri, 2011)

1. Apakah anda selalu menggunakan sabuk pengaman (seat belt) pada saat mengemudi ?
 - a. Iya
 - b. Tida
2. Apakah anda menggunakan sabuk pengaman karena jarak tempuh saya tidak jauh ?
 - a. Iya
 - b. Tidak

3. Apakah ketika anda menyalip kendaraan lain, anda menggunakan bahu jalan (sisi kiri jalan)?
 - a. Iya
 - b. Tidak
4. Apakah anda melewati mobil di depan, pada saat mobil anda sudah berada dekat persimpangan?
 - a. Iya
 - b. Tidak
5. Menurut anda, posisi tangan yang benar pada kemudi adalah selalu berada di bagian luar kemudi?
 - a. Iya
 - b. Tidak
6. Apakah anda merokok pada saat mengemudikan mobil ?
 - a. Iya
 - b. Tidak
7. Apakah anda saat kendaraan pada kecepatan tinggi, anda dapat langsung mengerem mendadak tanpa menghiraukan jarak kendaraan yang ada di depan?
 - a. Iya
 - b. Tidak
8. Apakah saat terburu-buru, anda akan tetap menambah kecepatan kendaraan tanpa memperhatikan jarak dengan mobil di depan anda ?
 - a. Iya
 - b. Tidak
9. Apakah pada saat lampu merah, anda akan terus jalan karena kondisi jalan sangat sepi ?
 - a. Iya
 - b. Tidak
10. Apakah anda selalu memasang rem tangan pada saat kondisi mobil berhenti ?
 - a. Iya
 - b. Tidak

III. Variabel Independen

A. Kelengkapan Berkendaraan *Safety Driving*

No	Pernyataan	Ada	Tidak Ada
1	Selalu membawa kelengkapan surat berupa a. SIM b. STNK c. Buku KIR		
2	Melakukan pengecekan pada semua rem sebelum anda mengemudi		
3	Tersedia APAR portable pada kendaraan		
4	Membawa peralatan P3K pada saat bekera		
5	Membawa ban cadangan beserta dongkrak pembuka		

B. Pengetahuan (Rizal Khakim, 2016)

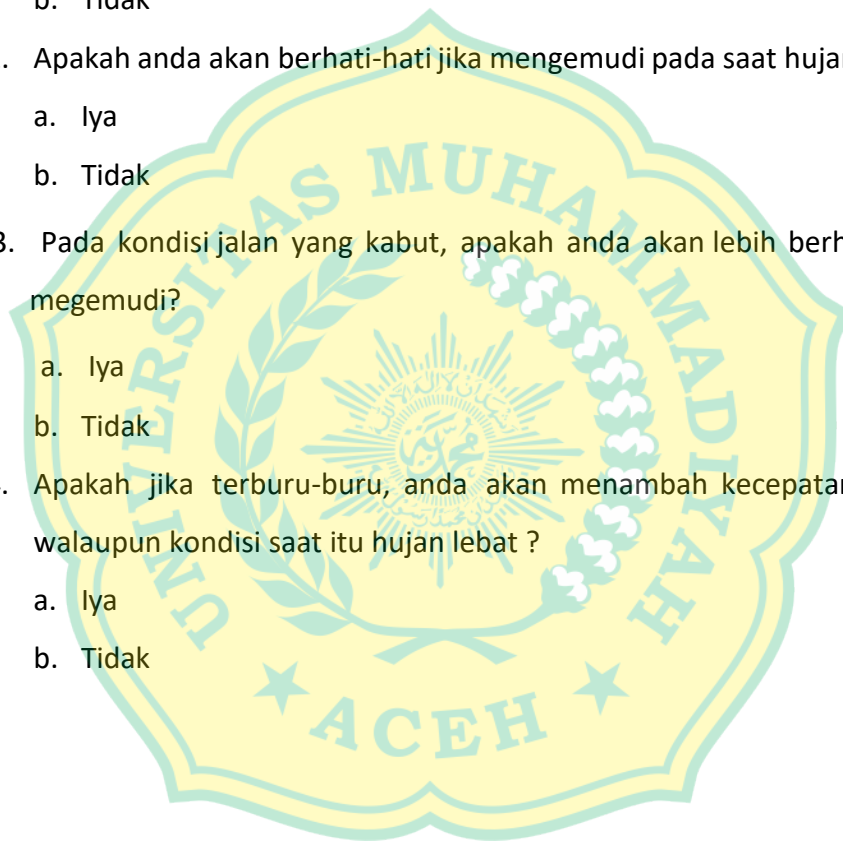
No	Pernyataan	Benar	Salah
1	Berkendaraan melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan		
2	Berkendaran dalam keadaan mengantuk dan lelah dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara lain		
3	Pemeriksaan kendaraan merupakan hal penting untuk dilakukan, agar terhindar dari kecelakaan		
4	Penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan		
5	Penerapan keselamatan berkendara diterapkan secara lengkap yaitu sebelum dan setelah		

C. Pelatihan Kerja (Agus Suswanto, 2018)

1. Apakah anda pernah mengikuti pelatihan mengenai *safety driving*?
 - a. Iya
 - b. Tidak

D. Kondisi Cuaca (Sheila Oktarina, 2011)

1. Jika mendesak, apakah anda akan mengurangi kecepatan kendaraan walaupun kondisi cuaca berkabut ?
 - a. Iya
 - b. Tidak
2. Apakah anda akan berhati-hati jika mengemudi pada saat hujan lebat ?
 - a. Iya
 - b. Tidak
3. Pada kondisi jalan yang kabut, apakah anda akan lebih berhati-hati dalam mengemudi?
 - a. Iya
 - b. Tidak
4. Apakah jika terburu-buru, anda akan menambah kecepatan kendaraan walaupun kondisi saat itu hujan lebat ?
 - a. Iya
 - b. Tidak



Tabel Skor

No	Variabel penelitian	No. Urut Pertanyaan	Bobot Skor			Keterangan
			A	B		
1	<i>Safety Driving</i>	1	2	1		- aman jika responden ada menerapkan <i>safety driving</i> - tidak aman jika responden tidak menerapkan <i>safety driving</i>
		2	2	1		
		3	2	1		
		4	2	1		
		5	2	1		
		6				
		7				
		8				
		9				
		10				
2		1	2	1		- lengkap jik total skor > nilai mean - tidak lengkap jika total skor < nilai mean
		2	2	1		
		3	2	1		
		4	2	1		
		5	2	1		
3	Pengetahuan	1	2	1		- Baik jika total skor > nilai mean - Kurang baik jika total skor < nilai mean
		2	2	1		
		3	2	1		
		4	2	1		
		5	2	1		
4	Kondisi Cuaca	1	2	1		- Baik jika total skor > nilai mean - Buruk jika total skor < nilai mean
		2	2	1		
		3	2	1		
		4	2	1		

FREQUENCIES VARIABLES=Umur MS KK SD KB PG PK KC
 /NTILES=4
 /STATISTICS=STDDEV MINIMUM MAXIMUM MEAN MEDIAN MODE SUM
 /ORDER=ANALYSIS.

Frequencies

Notes

Output Created	11-MAY-2025 09:38:25	
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	88
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data.
Syntax	FREQUENCIES VARIABLES=Umur MS KK SD KB PG PK KC /NTILES=4 /STATISTICS=STDDEV MINIMUM MAXIMUM MEAN MEDIAN MODE SUM /ORDER=ANALYSIS.	
Resources	Processor Time	00:00:00,00
	Elapsed Time	00:00:00,01

		Statistics				
		Umur	Masa Kerja	Kecelakaan Kerja	Safety Driving	Kelengkapan Berkendara
N	Valid	88	88	88	88	88
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		1.77	1.48	1.58	1.69	1.59
Median		2.00	1.00	2.00	2.00	2.00
Mode		2	1	2	2	2
Std. Deviation		.519	.502	.496	.464	.494
Minimum		1	1	1	1	1
Maximum		3	2	2	2	2
Sum		156	130	139	149	140
Percentiles	25	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	50	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00
	75	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00

		Statistics		
		Pengetahuan	Pelatihan Kerja	Kondisi Cuaca
N	Valid	88	88	88
	Missing	0	0	0
Mean		1.60	1.64	1.57
Median		2.00	2.00	2.00
Mode		2	2	2
Std. Deviation		.492	.484	.498
Minimum		1	1	1
Maximum		2	2	2
Sum		141	144	138
Percentiles	25	1.00	1.00	1.00
	50	2.00	2.00	2.00
	75	2.00	2.00	2.00

Frequency Table

		Umur			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	24-29 tahun	24	27.3	27.3	27.3
	30-50 tahun	60	68.2	68.2	95.5
	51-55 tahun	4	4.5	4.5	100.0
	Total	88	100.0	100.0	

Masa Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Lama >1 tahun	46	52.3	52.3	52.3
	Baru <1 tahun	42	47.7	47.7	100.0
	Total	88	100.0	100.0	

Kecelakaan Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pernah	37	42.0	42.0	42.0
	Tidak Pernah	51	58.0	58.0	100.0
	Total	88	100.0	100.0	

Safety Driving

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Aman	27	30.7	30.7	30.7
	Tidak Aman	61	69.3	69.3	100.0
	Total	88	100.0	100.0	

Kelengkapan Berkendara

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Lengkap	36	40.9	40.9	40.9
	Tidak Lengkap	52	59.1	59.1	100.0
	Total	88	100.0	100.0	

Pengetahuan

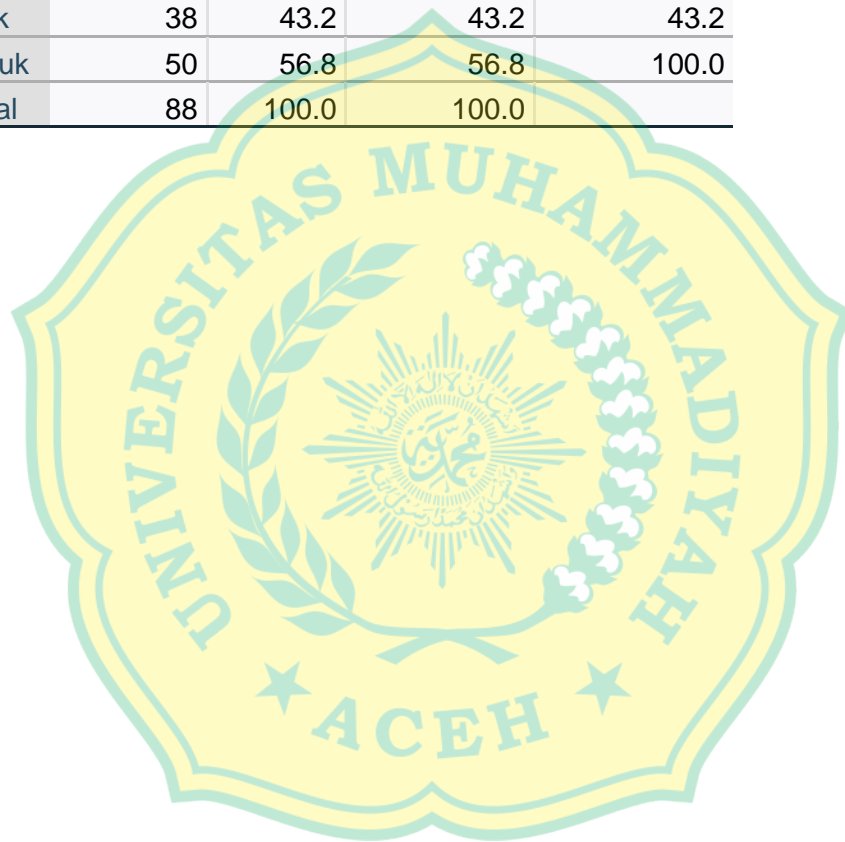
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baik	35	39.8	39.8	39.8
	Kurang Baik	53	60.2	60.2	100.0
	Total	88	100.0	100.0	

Pelatihan Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ada	32	36.4	36.4	36.4
	Tidak	56	63.6	63.6	100.0
	Total	88	100.0	100.0	

Kondisi Cuaca

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baik	38	43.2	43.2	43.2
	Buruk	50	56.8	56.8	100.0
	Total	88	100.0	100.0	



CROSSTABS
 /TABLES=MS KB PG KC KK PK BY SD
 /FORMAT=AVALUE TABLES
 /STATISTICS=CHISQ
 /CELLS=COUNT ROW COLUMN TOTAL
 /COUNT ROUND CELL.

Crosstabs

		Notes
Output Created		11-MAY-2025 09:39:10
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	88
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each table are based on all the cases with valid data in the specified range(s) for all variables in each table.
Syntax		CROSSTABS /TABLES=MS KB PG KC KK PK BY SD /FORMAT=AVALUE TABLES /STATISTICS=CHISQ /CELLS=COUNT ROW COLUMN TOTAL /COUNT ROUND CELL.
Resources	Processor Time	00:00:00,03
	Elapsed Time	00:00:00,02
	Dimensions Requested	2
	Cells Available	524245

Case Processing Summary

	Valid		Cases Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Masa Kerja * Safety Driving	88	100.0%	0	0.0%	88	100.0%
Kelengkapan Berkendara * Safety Driving	88	100.0%	0	0.0%	88	100.0%
Pengetahuan * Safety Driving	88	100.0%	0	0.0%	88	100.0%
Kondisi Cuaca * Safety Driving	88	100.0%	0	0.0%	88	100.0%
Kecelakaan Kerja * Safety Driving	88	100.0%	0	0.0%	88	100.0%
Pelatihan Kerja * Safety Driving	88	100.0%	0	0.0%	88	100.0%

Masa Kerja * Safety Driving

Crosstab

		Safety Driving		Total
		Aman	Tidak Aman	
Masa Kerja Lama >1 tahun	Count	20	26	46
	% within Masa Kerja	43.5%	56.5%	100.0%
	% within Safety Driving	74.1%	42.6%	52.3%
	% of Total	22.7%	29.5%	52.3%
Baru <1 tahun	Count	7	35	42
	% within Masa Kerja	16.7%	83.3%	100.0%
	% within Safety Driving	25.9%	57.4%	47.7%
	% of Total	8.0%	39.8%	47.7%
Total	Count	27	61	88
	% within Masa Kerja	30.7%	69.3%	100.0%
	% within Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%
	% of Total	30.7%	69.3%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7.421 ^a	1	.006		
Continuity Correction ^b	6.214	1	.013		
Likelihood Ratio	7.678	1	.006		
Fisher's Exact Test				.010	.006
Linear-by-Linear Association	7.336	1	.007		
N of Valid Cases	88				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12.89.

b. Computed only for a 2x2 table

Kelengkapan Berkendara * Safety Driving

		Crosstab		Safety Driving		Total
				Aman	Tidak Aman	
Kelengkapan Berkendara	Lengkap	Count		17	19	36
		% within Kelengkapan Berkendara		47.2%	52.8%	100.0%
		% within Safety Driving		63.0%	31.1%	40.9%
		% of Total		19.3%	21.6%	40.9%
	Tidak Lengkap	Count		10	42	52
		% within Kelengkapan Berkendara		19.2%	80.8%	100.0%
		% within Safety Driving		37.0%	68.9%	59.1%
% of Total			11.4%	47.7%	59.1%	
Total	Count		27	61	88	
	% within Kelengkapan Berkendara		30.7%	69.3%	100.0%	
	% within Safety Driving		100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total		30.7%	69.3%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	7.837 ^a	1	.005		
Continuity Correction ^b	6.576	1	.010		
Likelihood Ratio	7.801	1	.005		
Fisher's Exact Test				.009	.005
Linear-by-Linear Association	7.748	1	.005		
N of Valid Cases	88				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11.05.

b. Computed only for a 2x2 table

Pengetahuan * Safety Driving

Crosstab

		Safety Driving		Total
		Aman	Tidak Aman	
Pengetahuan Baik	Count	18	17	35
	% within Pengetahuan	51.4%	48.6%	100.0%
	% within Safety Driving	66.7%	27.9%	39.8%
	% of Total	20.5%	19.3%	39.8%
	Count	9	44	53
Kurang Baik	% within Pengetahuan	17.0%	83.0%	100.0%
	% within Safety Driving	33.3%	72.1%	60.2%
	% of Total	10.2%	50.0%	60.2%
	Count	27	61	88
	% within Pengetahuan	30.7%	69.3%	100.0%
Total	% within Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%
	% of Total	30.7%	69.3%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	11.761 ^a	1	.001		
Continuity Correction ^b	10.197	1	.001		
Likelihood Ratio	11.726	1	.001		
Fisher's Exact Test				.001	.001
Linear-by-Linear Association	11.627	1	.001		
N of Valid Cases	88				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10.74.

b. Computed only for a 2x2 table

Kondisi Cuaca * Safety Driving

Crosstab

		Safety Driving		Total	
		Aman	Tidak Aman		
Kondisi Cuaca	Baik	Count	15	23	38
		% within Kondisi Cuaca	39.5%	60.5%	100.0%
		% within Safety Driving	55.6%	37.7%	43.2%
		% of Total	17.0%	26.1%	43.2%
	Buruk	Count	12	38	50
	% within Kondisi Cuaca	24.0%	76.0%	100.0%	
	% within Safety Driving	44.4%	62.3%	56.8%	
	% of Total	13.6%	43.2%	56.8%	
Total	Count	27	61	88	
	% within Kondisi Cuaca	30.7%	69.3%	100.0%	
	% within Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	30.7%	69.3%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	2.431 ^a	1	.119		
Continuity Correction ^b	1.758	1	.185		
Likelihood Ratio	2.419	1	.120		
Fisher's Exact Test				.162	.093
Linear-by-Linear Association	2.403	1	.121		
N of Valid Cases	88				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11.66.

b. Computed only for a 2x2 table

Kecelakaan Kerja * Safety Driving

		Safety Driving		Total	
					Aman
Kecelakaan Kerja	Pernah	Count	19	18	37
		% within Kecelakaan Kerja	51.4%	48.6%	100.0%
		% within Safety Driving	70.4%	29.5%	42.0%
		% of Total	21.6%	20.5%	42.0%
	Tidak Pernah	Count	8	43	51
		% within Kecelakaan Kerja	15.7%	84.3%	100.0%
		% within Safety Driving	29.6%	70.5%	58.0%
		% of Total	9.1%	48.9%	58.0%
Total	Count	27	61	88	
	% within Kecelakaan Kerja	30.7%	69.3%	100.0%	
	% within Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	30.7%	69.3%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	12.825 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	11.203	1	.001		
Likelihood Ratio	12.932	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	12.679	1	.000		
N of Valid Cases	88				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11.35.

b. Computed only for a 2x2 table

Pelatihan Kerja * Safety Driving

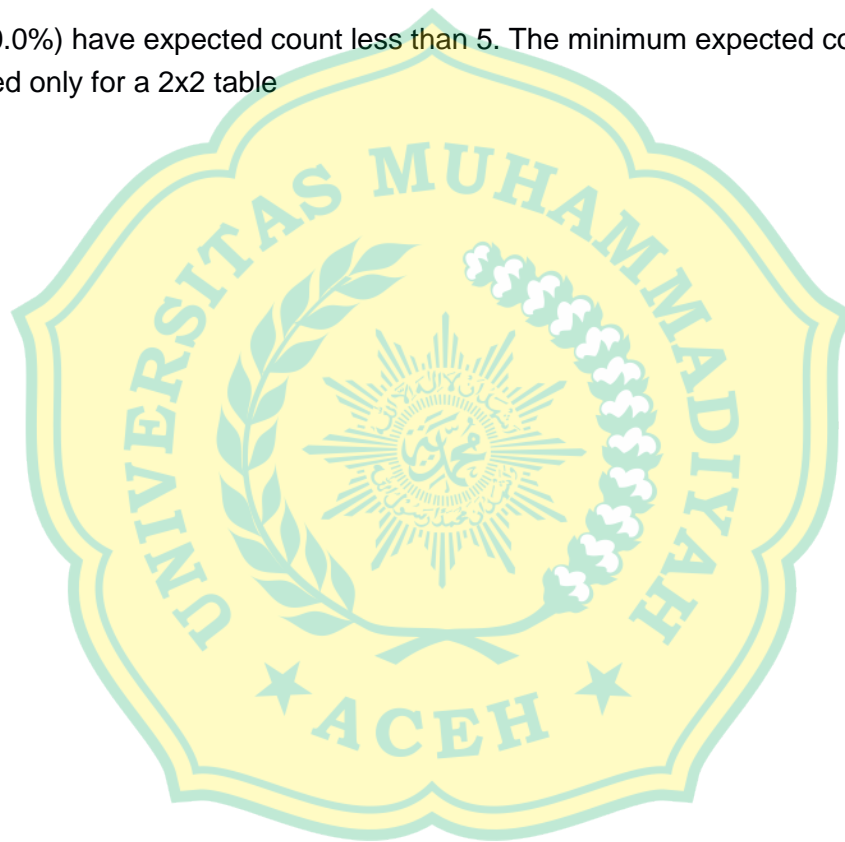
		Crosstab		Total	
		Safety Driving Aman	Tidak Aman		
Pelatihan Kerja	Ada	Count	18	14	32
		% within Pelatihan Kerja	56.3%	43.8%	100.0%
		% within Safety Driving	66.7%	23.0%	36.4%
		% of Total	20.5%	15.9%	36.4%
	Tidak	Count	9	47	56
	% within Pelatihan Kerja	16.1%	83.9%	100.0%	
	% within Safety Driving	33.3%	77.0%	63.6%	
	% of Total	10.2%	53.4%	63.6%	
Total	Count	27	61	88	
	% within Pelatihan Kerja	30.7%	69.3%	100.0%	
	% within Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	30.7%	69.3%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	15.457 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	13.625	1	.000		
Likelihood Ratio	15.274	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	15.281	1	.000		
N of Valid Cases	88				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9.82.

b. Computed only for a 2x2 table



Surat Pengambilan Data Awal



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

TERAKREDITASI A LAM-PTKes SK No. 0669/LAM-PTKes/Akr/Sar/X/2017

Jl. Kampus Muhammadiyah No. 93 Batoh Lueng Bata Banda Aceh 23245

Telp/Fax: 0651-31054/0651-31053

Website: <http://fkm.unmuha.ac.id> – Email: fkm@unmuha.ac.id

No : 285/UM.FKM.M/I/2021
Lamp : *
Hal : Permohonan Data Awal

Banda Aceh, 15 Januari 2021

Kepada Yth.
Manager CV Burag Terminal L300 Lueng Bata
di
Tempat

Dengan Hormat,

- Sehubungan dengan proses penyusunan skripsi yang merupakan salah satu syarat kelulusan pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh, maka kami mengharapkan bantuan Bapak/Ibu untuk dapat memfasilitasi pengambilan data awal penelitian terhadap mahasiswa yang tersebut di bawah ini :
N a m a : Rama Danu
N P M : 1707110107
Peminatan : Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)
Judul Skripsi : **"ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERTHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA SUPIR MOBIL DI LOKET CV BURAG TRANSPORTASI TERMINAL L300 LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2021"**
- Berkaitan dengan adanya kebijakan *social distancing* pada masa pandemic Covid-19 ini, maka kami menghimbau mahasiswa yang bersangkutan untuk dapat memperhatikan **Protokol kewaspadaan Pencegahan Covid-19** dengan memperhatikan kondisi setempat jika mengharuskan pengambilan data penelitian secara langsung di lapangan. Hal ini sebagai upaya pencegahan penularan Covid-19;
- Demikianlah kami sampaikan, atas bantuan dan perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Dekan


Prof. Asyraf Abdullah / SKM, MHSK, MSc.HPPE, DISHTM, Ph.D
NIP: 19710703 199503 1 001

ACEH

Balasan Selesai Pengambilan Data Awal



PEMERINTAH KOTA BANDA ACEH
DINAS PERHUBUNGAN
UPTD TERMINAL

Jalan: T. Imam Lueng Bata Komplek Terminal L300 Kec. Lueng Bata Kota Banda Aceh



Nomor : 001/20/I/2021
Lampiran : -
Perihal : Selesai Pengambilan Data Awal

Kepada Yth:
Dekan
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah
Aceh
Di-

Tempat

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan Surat Saudara No. 285/UM.FKMM/I/2021 Tanggal 15 Januari 2021 Tentang Permohonan Data Awal bagi Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh yang bernama **Rama Danu Nim 1707110107** dengan judul **"Analisis Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Mobil Di Loker CV Burag Transportasi Terminal L300 Lueng Bata Di Banda Aceh Tahun 2021"**.

Maka dengan ini Mahasiswa yang namanya tersebut di atas benar telah mengambil data awal di UPTD Terminal Lueng Bata Kota Banda Aceh.

Demikianlah surat ini kami perbuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banda Aceh, 16 Januari 2021
Kepala UPTD Terminal 1300 Lueng Bata


Kurata Yusbaddy, A.MD



Surat Izin Penelitian



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
TERAKREDITASI "UNGGUL" LAM-PTKes SK No. 0831/LAM-PTKes/Akr/Sar/IX/2022
Jln. Kampus Muhammadiyah No. 93, Batoh, Lueng Bata, Banda Aceh, 23245
Telp/Fax: 0651-31054/0651-31053
Website: <http://fkm.unmaha.ac.id> – Email: fkm@unmaha.ac.id

No : 130.c/UM.FKM.M/X/2022
Lamp : -
Hal : Permohonan Izin Penelitian


Kepada Yth,
Pengelola Terminal Lueng Bata Banda Aceh
di
Tempat

Dengan Hormat,

- Sehubungan dengan proses penyusunan skripsi yang merupakan salah satu syarat kelulusan pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh, maka kami mengharapkan bantuan Bapak/Ibu untuk dapat memberikan izin pengambilan data penelitian terhadap mahasiswa yang tersebut di bawah ini :
N a m a : Rama Danu
N P M : 1707110107
Peminatan : Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)
Judul Skripsi : "ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA SUPIR MOBIL AKDP DI TERMINAL LUENG BATA BANDA ACEH TAHUN 2022"
- Sebagai bentuk kewaspadaan pencegahan Covid-19, maka kami menghimbau mahasiswa yang bersangkutan untuk tetap memperhatikan **Protokol Kesehatan** jika mengharuskan pengambilan data penelitian secara langsung di lapangan. Hal ini sebagai upaya pencegahan penularan Covid-19;
- Demikianlah kami sampaikan, atas bantuan dan perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Banda Aceh, 26 Oktober 2022

Dekan


Dr. Surna Lastel, SE., M.Si
ND: 100/UM.FKM.M/X/ND/2022

Balasan Selesai Penelitian



PEMERINTAH KOTA BANDA ACEH
DINAS PERHUBUNGAN
UPTD TERMINAL

Jalan: T. Imum Lueng Bata Komplek Terminal 1300 Kec. Lueng Bata Kota Banda Aceh



Nomor : 009/21/XI/2022
Lampiran : -
Perihal : Selesai Penelitian

Kepada Yth:
Dekan
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah
Aceh
Di-
Tempat

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan Surat Saudara No. 130.e/UM.FKM.M/X/2022 Tanggal 22 Oktober 2022 Tentang Permohonan Izin Penelitian bagi Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh yang bernama **Rama Danu Nim 1707110107** dengan judul **"Analisis Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Mobil AKDP Di Terminal Lueng Bata Banda Aceh Tahun 2022"**.

Maka dengan ini Mahasiswa yang namanya tersebut di atas benar telah melakukan penelitian dari tanggal 17 s/d 21 November 2022 di Wilayah Kerja UPTD Terminal Lueng Bata Kota Banda Aceh.

Demikianlah surat ini kami perbuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banda Aceh, 21 November 2022
Kepala UPTD Terminal 1300 Lueng Bata

Kurato Yusbaddy, A.MD



Dokumentasi



MASTER DATA

NO	UMUR			MASA KERJA		KECELAKAAN KERJA		SAFETY DRIVING										KELENGKAPAN BERKENDARAAN			PENGETAHUAN					PELATIHAN KERJA			KONDISI CUACA							
	UMUR	KODE	KETERANGAN	KODE	KETERANGAN	KODE	KETERANGAN	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	TOTAL	KODE	KETERANGAN	KODE	P1	P2	P3	P4	P5	TOTAL	KODE	KETERANGAN	KODE	P1	P2	P3	P4	TOTAL	KODE
1	33	2	DEWASA	1	lama	2	Tidak Pernah	1	2	1	2	2	1	2	2	2	1	16	2	Tidak Lengkap	2	2	2	1	1	1	7	1	Tidak Ada	2	1	1	1	1	4	1
2	26	1	ANAK	2	Baru	1	Pernah	2	2	1	2	1	2	1	1	1	1	14	1	Tidak Lengkap	2	2	2	1	2	2	9	2	Tidak Ada	2	2	1	2	2	7	2
3	46	2	DEWASA	2	Baru	1	Pernah	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	15	2	Tidak Lengkap	2	1	1	1	2	1	6	1	Ada	1	2	1	2	1	6	1
4	48	2	DEWASA	2	Baru	1	Pernah	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	19	2	Tidak Lengkap	2	2	2	2	1	2	9	2	Tidak Ada	2	2	2	2	1	7	2
5	25	1	ANAK	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	2	1	2	2	2	2	3	2	1	18	2	Tidak Lengkap	2	2	1	2	1	1	7	1	Ada	1	2	1	2	1	6	2
6	26	1	ANAK	1	lama	2	Tidak Pernah	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	13	1	Tidak Lengkap	2	1	2	2	1	1	7	1	Ada	1	2	1	2	1	6	1
7	31	2	DEWASA	2	Baru	1	Pernah	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	15	2	Lengkap	1	2	2	1	1	2	8	2	Ada	1	2	2	2	2	8	2
8	43	2	DEWASA	2	Baru	1	Pernah	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	15	2	Tidak Lengkap	2	1	1	1	2	1	6	1	Tidak Ada	2	1	1	2	1	5	1
9	27	1	ANAK	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	16	2	Lengkap	1	2	2	2	1	1	8	2	Tidak Ada	2	2	2	2	2	8	2
10	43	2	DEWASA	1	lama	2	Tidak Pernah	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	13	1	Lengkap	1	1	2	1	1	2	7	1	Ada	1	2	1	2	2	7	2
11	33	2	DEWASA	1	lama	1	Pernah	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	14	1	Lengkap	1	1	2	1	1	1	6	1	Ada	1	2	1	1	1	5	1
12	35	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	18	2	Tidak Lengkap	2	2	2	2	2	1	9	2	Tidak Ada	2	1	2	2	2	7	2
13	26	1	ANAK	1	lama	1	Pernah	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	14	1	Tidak Lengkap	2	2	1	1	2	1	7	1	Ada	1	1	1	1	1	4	1
14	28	1	ANAK	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	1	2	1	1	1	2	2	2	2	16	2	Tidak Lengkap	2	2	1	1	2	2	8	2	Tidak Ada	2	2	1	2	1	6	1
15	35	2	DEWASA	1	lama	1	Pernah	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	12	1	Lengkap	1	1	1	1	2	1	6	1	Ada	1	2	2	1	2	7	2
16	41	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	17	2	Tidak Lengkap	2	2	2	1	1	2	8	2	Tidak Ada	2	1	1	1	2	5	1
17	33	2	DEWASA	1	lama	1	Pernah	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	12	1	Lengkap	1	1	2	2	1	1	7	1	Ada	1	2	1	1	1	5	1
18	28	1	ANAK	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	2	1	2	2	1	1	1	2	2	15	2	Tidak Lengkap	2	2	1	1	1	1	6	1	Tidak Ada	2	2	2	2	2	8	2
19	25	1	ANAK	1	lama	1	Pernah	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	14	1	Lengkap	1	1	1	1	1	2	6	1	Ada	1	2	1	1	1	5	1
20	29	1	ANAK	1	lama	1	Pernah	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	14	1	Lengkap	1	1	2	1	2	2	8	2	Tidak Ada	2	2	1	2	2	7	2
21	36	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	16	2	Lengkap	1	2	1	1	1	1	6	1	Ada	1	1	2	2	1	6	2
22	29	1	ANAK	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	16	2	Lengkap	1	2	2	1	2	2	9	2	Tidak Ada	2	2	2	2	2	8	2
23	38	2	DEWASA	1	lama	1	Pernah	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	14	1	Tidak Lengkap	2	2	1	1	2	2	8	2	Ada	1	1	2	1	1	5	1
24	37	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	18	2	Lengkap	1	1	1	1	2	2	7	1	Tidak Ada	2	1	2	2	2	7	1
25	42	2	DEWASA	1	lama	1	Pernah	2	1	1	2	1	2	1	1	2	1	14	1	Lengkap	1	2	2	2	2	1	9	2	Tidak Ada	2	2	2	2	1	7	2
26	37	2	DEWASA	1	lama	2	Tidak Pernah	1	2	2	2	1	1	2	2	1	1	15	2	Tidak Lengkap	2	2	2	2	2	2	10	2	Tidak Ada	2	2	1	2	1	6	2
27	30	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	2	2	1	2	1	1	3	1	2	17	2	Lengkap	1	1	2	2	2	1	8	2	Ada	1	1	2	1	1	5	1
28	34	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	1	1	2	2	2	2	2	1	2	16	2	Tidak Lengkap	2	2	1	2	2	2	9	2	Tidak Ada	2	1	1	2	1	5	2
29	43	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	2	2	1	1	2	2	2	1	2	17	2	Tidak Lengkap	2	1	1	1	2	2	7	1	Tidak Ada	2	2	2	2	2	8	2
30	45	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	15	2	Tidak Lengkap	2	1	1	2	1	1	6	1	Tidak Ada	2	1	2	2	1	6	1
31	47	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	15	2	Tidak Lengkap	2	2	2	1	2	1	8	2	Tidak Ada	2	2	2	2	2	8	2
32	36	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	17	2	Tidak Lengkap	2	2	2	2	1	2	9	2	Tidak Ada	2	2	1	2	2	7	1
33	51	3	TUA	1	lama	1	Pernah	1	3	1	1	2	2	2	1	2	1	16	2	Lengkap	1	2	2	1	2	2	9	2	Ada	1	1	1	2	1	5	1
34	37	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	16	2	Tidak Lengkap	2	2	2	2	2	2	10	2	Tidak Ada	2	1	2	1	2	6	2
35	41	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	2	1	1	2	2	2	2	1	1	15	2	Tidak Lengkap	2	1	1	2	1	2	7	1	Ada	1	2	2	2	2	8	2
36	34	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	17	2	Tidak Lengkap	2	1	1	1	2	1	6	1	Tidak Ada	2	1	1	2	2	6	1
37	46	2	DEWASA	1	lama	1	Pernah	1	2	1	1	2	1	2	2	1	1	14	1	Tidak Lengkap	2	2	2	2	1	1	8	2	Ada	1	2	2	1	2	7	2
38	25	1	ANAK	2	Baru	1	Pernah	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	16	2	Tidak Lengkap	2	1	2	2	2	2	9	2	Tidak Ada	2	1	1	1	1	4	1
39	46	2	DEWASA	1	lama	1	Pernah	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1	16	2	Lengkap	1	1	1	1	1	2	6	2	Tidak Ada	2	2	2	2	2	8	2
40	38	2	DEWASA	1	lama	2	Tidak Pernah	2	1	2	2	2	2	1	1	1	2	16	2	Tidak Lengkap	2	2	1	1	1	2	7	2	Tidak Ada	2	2	1	2	2	7	2
41	25	1	ANAK	1	lama	1	Pernah	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	14	1	Lengkap	1	1	2	1	1	1	6	1	Tidak Ada	2	1	2	2	2	7	2
42	33	2	DEWASA	1	lama	2	Tidak Pernah	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	17	2	Tidak Lengkap	2	1	2	2	2	1	8	2	Tidak Ada	2	2	2	2	2	8	1
43	50	3	TUA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	16	2	Lengkap	1	2	2	1	2	2	9	2	Tidak Ada	2	2	1	2	2	7	2
44	27	1	ANAK	1	lama	2	Tidak Pernah	2	2	2	1	1	1	2	2	2	1	16	2	Tidak Lengkap	2	1	2	2	2	1	8	2	Tidak Ada	2	1	2	1	2	6	2
45	33	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	2	2	1	2	1	2	1	2	2	16	2	Lengkap	1	2	2	1	2	2	9	2	Ada	1	1	1	1	2	5	1
46	32	2	DEWASA	1	lama	2	Tidak Pernah	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	15	2	Lengkap	1	2	2	2	1	1	8	2	Tidak Ada	2	1	2	2	1	6	2
47	25	1	ANAK	2	Baru	1	Pernah	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	14	1	Tidak Lengkap	2	1	1	2	1	2	7	1	Tidak Ada	2	2	1	1	2	6	2
48	38	2	DEWASA	1	lama	2	Tidak Pernah	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	17	2	Tidak Lengkap	2	1	2	2	2	1	8	2	Ada	1	1	1	1	1	5	1
49	30	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2	13	1	Lengkap	1	1	2	2	2	2	9	2	Tidak Ada	2	1	1	2	1	5	1
50	27	1	ANAK	1	lama	2	Tidak Pernah	2	2	2	1	1	1	2	2	2	1	16	2	Tidak Lengkap	2	2	2	2	2	2	10	2	Tidak Ada	2	2	2	2	2	7	2
51	39	2	DEWASA	2	Baru	2	Tidak Pernah	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	12	1	Lengkap	1	1	1	1	1	1	5	1	Ada							