

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Perusahaan PT. Libra Wisata Transport

PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru berdiri sejak tahun 2011 dan merupakan salah satu penyedia jasa transportasi yang beralamat Jl. Meranti No.18, Labuh Baru Tim., Kec. Payung Sekaki, Kota Pekanbaru, Riau. Demi kenyamanan dan kepuasan pelanggan PT Libra Wisata Transport menyediakan menyediakan armada-armada baru seperti Isuzu Phanter dan Toyota Kijang Innova, dalma beroperasi. PT Libra Wisata Transport melayani rute Pekanbaru-Padang dan Padang-Pekanbaru.

Mengingat jarak tempuh yang membutuhkan waktu sekitar 8 jam perjalanan, seluruh kendaraan yang ada selalu dirawat secara berkala untuk kinerja yang maksimal. Dilengkapi fasilitas dan standar keamanan, kondisi kendaraan pun selalu bersih luar dan dalam. Untuk driver atau sopir, PT Libra Wisata Transport memiliki 40 driver yang handal dan profesional yang telah berpengalaman di bidangnya. Mengantongi izin legalitas dan terdaftar, seluruh unit

kendaraan Libra Wisata Transport ber-plat kuning (angkutan resmi).

PT. Libra Wisata Transpot melayani 3x jadwal keberangkatan setiap harinya yaitu mulai pagi pukul 08.00 WIB, siang pukul 14.00 WIB dan jadwal keberangkatan terakhir berangkat pada malam hari pukul 20.00 WIB.

Selain melayani travel Padang Pekanbaru secara reguler, Libra Wisata Transport juga melayani carteran untuk berbagai keperluan transportasi serta menerima pengiriman paket dan dokumen dengan waktu sampai satu hari.

B. Analisis Univariat

1. Umur

Distribusi frekuensi responden menurut umur sopir travel di PT.

Libra Wisata Transport Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Berdasarkan Umur Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| No | Umur (Tahun) | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|--------------|--------|----------------|
| 1 | < 30 | 21 | 52,50 |
| 2 | ≥ 30 | 19 | 47,50 |
| Total | | 40 | 100 |

Sumber: Penyebaran Kuesioner

Berdasarkan tabel 4.1 dapat diketahui bahwa sebanyak 21 responden (52,50%) memiliki umur < 30 tahun, dan sebanyak 19 responden (47,50%) memiliki umur ≥ 30 tahun.

2. Masa Kerja

Distribusi frekuensi responden menurut masa kerja sopir travel di PT.

Libra Wisata Transport Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Berdasarkan Masa Kerja Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| No | Masa Kerja (Tahun) | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|--------------------|--------|----------------|
| 1 | < 5 | 20 | 50,00 |
| 2 | ≥ 5 | 20 | 50,00 |
| Total | | 40 | 100 |

Sumber: Penyebaran Kuesioner

Berdasarkan tabel 4.2 dapat diketahui bahwa sebanyak 20 responden (50,00%) memiliki masa kerja < 5 tahun, dan sebanyak 20 responden (50,00%) memiliki masa kerja ≥ 5 tahun.

3. Pendidikan

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pendidikan sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| No | Pendidikan | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|--|--------|----------------|
| 1 | Pendidikan Rendah (SD dan SMP) | 19 | 47,50 |
| 2 | Pendidikan Tinggi (SMU/SMK, Akademik/Perguruan Tinggi) | 21 | 52,50 |
| Total | | 40 | 100 |

Sumber: Penyebaran Kuesioner

Berdasarkan tabel 4.3 dapat diketahui bahwa sebanyak 19 responden (47,50%) memiliki tingkat pendidikan rendah, dan sebanyak 21 responden (52,50%) memiliki tingkat pendidikan tinggi.

4. Lama Kerja

Distribusi frekuensi responden menurut lama kerja sopir travel di PT.

Libra Wisata Transport Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Kerja Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| No | Lama Kerja (Jam) | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|------------------|--------|----------------|
| 1 | Buruk (> 8) | 24 | 60,00 |
| 2 | Baik (\leq 8) | 16 | 40,00 |
| Total | | 40 | 100 |

Sumber: Penyebaran Kuesioner

Berdasarkan tabel 4.4 dapat diketahui bahwa sebanyak 24 responden (60,00%) memiliki lama kerja > 8 jam, dan sebanyak 16 responden (40,00%) memiliki lama kerja \leq 8 jam.

5. Pengetahuan

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pengetahuan sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Tingkat Pengetahuan Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| No | Pengetahuan | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|-------------|--------|----------------|
| 1 | Rendah | 13 | 32,50 |
| 2 | Tinggi | 27 | 67,50 |
| Total | | 40 | 100 |

Sumber: Penyebaran Kuesioner

Berdasarkan tabel 4.5 dapat diketahui bahwa sebanyak 13 responden (32,50%) memiliki pengetahuan rendah, dan sebanyak 27 responden (67,50%) memiliki pengetahuan tinggi.

6. Kelengkapan Berkendara

Distribusi frekuensi responden menurut kelengkapan berkendara sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kelengkapan Berkendara Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| No | Kelengkapan Berkendara | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|------------------------|--------|----------------|
| 1 | Tidak lengkap | 16 | 40,00 |
| 2 | Lengkap | 24 | 60,00 |
| Total | | 40 | 100 |

Sumber : Penyebaran Kuesioner

Berdasarkan tabel 4.6 dapat diketahui bahwa sebanyak 16 responden (40,00%) memiliki kelengkapan berkendara yang tidak lengkap, dan sebanyak 24 responden (60,00%) memiliki kelengkapan berkendara yang lengkap.

7. Perilaku *Safety Driving*

Distribusi frekuensi responden menurut perilaku *safety driving* sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Perilaku *Safety Driving* Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| No | Perilaku <i>Safety driving</i> | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|--------------------------------|--------|----------------|
| 1 | Tidak Aman | 21 | 52,50 |
| 2 | Aman | 19 | 47,50 |
| Total | | 40 | 100 |

Sumber: Penyebaran Kuesioner

Berdasarkan tabel 4.7 dapat diketahui bahwa sebanyak 21 responden (52,50%) memiliki perilaku *Safety driving* yang tidak aman, dan sebanyak 19 responden (47,50%) memiliki perilaku *Safety driving* yang aman.

C. Analisis Bivariat

1. Hubungan Umur dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan pengujian hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.8 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Umur dengan Perilaku *Safety Driving* Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| Umur (Tahun) | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Jumlah | | <i>p value</i> |
|--------------|--------------------------------|-------|------|-------|--------|-----|----------------|
| | Tidak Aman | | Aman | | N | % | |
| | N | % | N | % | | | |
| < 30 | 16 | 76,19 | 5 | 23,81 | 21 | 100 | 0,002 |
| ≥ 30 | 5 | 26,32 | 14 | 73,68 | 19 | 100 | |
| Total | 21 | 52,50 | 19 | 47,50 | 40 | 100 | |

Sumber: Data Olahan, 2019

Berdasarkan tabel 4.8 dapat diketahui bahwa dari 21 responden yang memiliki umur < 30 tahun, terdapat 16 responden (76,19%) berperilaku tidak aman, dan 5 responden (23,81%) berperilaku aman. Dari 19 responden yang memiliki umur ≥ 30 tahun, terdapat 5 responden (26,32%) berperilaku tidak aman, dan 14 responden (73,68%) berperilaku aman. Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,002 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.

2. Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan pengujian hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.9 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Masa Kerja dengan Perilaku *Safety Driving* Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| Masa Kerja (Tahun) | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Jumlah | | <i>p value</i> |
|--------------------|--------------------------------|-------|------|-------|--------|-----|----------------|
| | Tidak Aman | | Aman | | N | % | |
| | n | % | n | % | | | |
| < 5 | 14 | 70,00 | 6 | 30,00 | 20 | 100 | 0,027 |
| ≥ 5 | 7 | 35,00 | 13 | 65,00 | 20 | 100 | |
| Total | 21 | 52,50 | 19 | 47,50 | 40 | 100 | |

Sumber: Data Olahan, 2019

Berdasarkan tabel 4.9 dapat diketahui bahwa dari 20 responden yang memiliki masa kerja < 5 tahun, terdapat 14 responden (70,00%) berperilaku tidak aman, dan 6 responden (30,00%) berperilaku aman. Dari 20 responden yang memiliki umur ≥ 5 tahun, terdapat 7 responden (35,00%) berperilaku tidak aman, dan 13 responden (65,00%) berperilaku aman. Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,027 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.

3. Hubungan Pendidikan dengan Perilaku *Safety*

Driving

Berdasarkan pengujian hubungan antara pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.10 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Pendidikan dengan Perilaku *Safety Driving* Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| Pendidikan | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Jumlah | | <i>p</i> value |
|--|--------------------------------|------|------|------|--------|-----|----------------|
| | Tidak Aman | | Aman | | N | % | |
| | n | % | n | % | | | |
| Pendidikan Rendah (SD dan SMP) | 14 | 73,6 | 5 | 26,3 | 19 | 100 | 0,011 |
| Pendidikan Tinggi (SMU/SMK, Akademik/Perguruan Tinggi) | 7 | 33,3 | 14 | 66,6 | 21 | 100 | |
| Total | 21 | 52,5 | 19 | 47,5 | 40 | 100 | |

Sumber: Data Olahan, 2019

Berdasarkan tabel 4.10 dapat diketahui bahwa dari 19 responden yang memiliki pendidikan rendah, terdapat 14 responden (73,68%) berperilaku tidak aman, dan 5 responden (26,32%) berperilaku aman. Dari 21 responden yang memiliki pendidikan tinggi, terdapat 7 responden (33,33%) berperilaku tidak aman, dan 14 responden (66,67%) berperilaku aman. Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p* value 0,011 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.

4. Hubungan Lama Kerja dengan Perilaku *Safety*

Driving

Berdasarkan pengujian hubungan antara lama kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.11 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Lama Kerja dengan Perilaku *Safety Driving* Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| Lama Kerja | Perilaku <i>Safety Driving</i> | Jumlah | <i>p</i> |
|------------|--------------------------------|--------|----------|
|------------|--------------------------------|--------|----------|

| (Jam/Hari) | Tidak Aman | | Aman | | | | value |
|------------------|------------|-------|------|-------|----|-----|-------|
| | N | % | N | % | N | % | |
| Buruk (> 8) | 16 | 66,67 | 8 | 33,33 | 24 | 100 | 0,028 |
| Baik (\leq 8) | 5 | 31,25 | 11 | 68,75 | 16 | 100 | |
| Total | 21 | 52,50 | 19 | 47,50 | 40 | 100 | |

Sumber: Data Olahan, 2019

Berdasarkan tabel 4.11 dapat diketahui bahwa dari 24 responden yang memiliki lama kerja > 8 jam, terdapat 16 responden (66,67%) berperilaku tidak aman, dan 8 responden (33,33%) berperilaku aman. Dari 16 responden yang memiliki lama kerja \leq 8 jam, terdapat 5 responden (31,25%) berperilaku tidak aman, dan 11 responden (68,75%) berperilaku aman. Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,028 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara lama kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.

5. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety*

Driving

Berdasarkan pengujian hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.12 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara pengetahuan dengan Perilaku *Safety Driving* Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| Pengetahuan | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Jumlah | | <i>p value</i> |
|-------------|--------------------------------|-------|------|-------|--------|-----|----------------|
| | Tidak Aman | | Aman | | | | |
| | n | % | n | % | N | % | |
| Rendah | 10 | 76,92 | 3 | 23,08 | 13 | 100 | 0,032 |

| | | | | | | |
|--------|----|-------|----|-------|----|-----|
| Tinggi | 11 | 40,74 | 16 | 59,26 | 27 | 100 |
| Total | 21 | 52,50 | 19 | 47,50 | 40 | 100 |

Sumber: Data Olahan, 2019

Berdasarkan tabel 4.12 dapat diketahui bahwa dari 13 responden yang memiliki pengetahuan rendah, terdapat 10 responden (76,92%) berperilaku tidak aman, dan 3 responden (23,08%) berperilaku aman. Dari 16 responden yang memiliki pengetahuan tinggi, terdapat 11 responden (40,74%) berperilaku tidak aman, dan 5 responden (59,26%) berperilaku aman. Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,032 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.

6. Hubungan Kelengkapan Berkendara dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan pengujian hubungan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.13 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara kelengkapan berkendara dengan Perilaku *Safety Driving* Sopir Travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019

| Kelengkapan Berkendara | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Jumlah | | <i>p value</i> |
|------------------------|--------------------------------|-------|------|-------|--------|-----|----------------|
| | Tidak Aman | | Aman | | N | % | |
| | n | % | n | % | | | |
| Tidak lengkap | 12 | 75,00 | 4 | 25,00 | 16 | 100 | 0,020 |
| Lengkap | 9 | 37,50 | 15 | 62,50 | 24 | 100 | |
| Total | 21 | 52,50 | 19 | 47,50 | 40 | 100 | |

| | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|---|--|
| | | | 9 | 0 | 0 | 0 | |
|--|--|--|---|---|---|---|--|

Sumber: Data Olahan, 2019

Berdasarkan tabel 4.13 dapat diketahui bahwa dari 16 responden yang memiliki kelengkapan berkendara yang tidak lengkap, terdapat 12 responden (75,00%) berperilaku tidak aman, dan 4 responden (25,00%) berperilaku aman. Dari 24 responden yang memiliki kelengkapan berkendara yang lengkap, terdapat 9 responden (37,50%) berperilaku tidak aman, dan 15 responden (62,50%) berperilaku aman. Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,020 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_o ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.

BAB V

PEMBAHASAN

A. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Hubungan Umur Dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 21 responden dengan umur < 30 tahun yang berperilaku *safety driving* aman sebanyak 5 orang (23,81%). Sedangkan dari 19 responden dengan umur \geq 30 tahun yang berperilaku *safety driving* tidak aman sebanyak 5 orang (26,32%). 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*.

Menurut Notoadmodjo (2012), perilaku bergantung pada karakteristik atau faktor lain dari tenaga kerja itu sendiri. Salah satunya karakteristik dari tenaga kerja adalah faktor umur yang mempengaruhi perilaku. Umur yaitu lamanya hidup seseorang dihitung sejak dia lahir sampai saat ini. Menurut Gilmer yang dikutip Mulyanti (2008), bahwa penampilan kerja yang akan berkaitan dengan tingkat kinerja dipengaruhi oleh umur dari orang

tersebut. Semakin tua umur seseorang, maka cenderung lebih terpuaskan dengan pekerjaannya.

Umur dapat mempengaruhi seseorang dalam berperilaku berkendara yang aman, pekerja yang berumur ≥ 30 tahun (tua) lebih matang dan lebih terampil dalam berperilaku daripada pekerja yang berumur < 30 tahun (muda). Pekerja yang berumur ≥ 30 tahun diharapkan dapat menunjukkan perilaku yang lebih baik karena cenderung lebih berpengalaman dalam menghadapi situasi kerja dibandingkan dengan pekerja yang < 30 tahun (Suma'mur dalam Nindya, S., 2017).

Usia merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam melakukan aktivitas kesehariannya. Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati-hati sedangkan sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati-hati dan membahayakan pengendara lain (Nawangwulan dalam Manurung, 2019).

World Health Organization (WHO) Tahun 2011 menyatakan sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif yakni 22-50 tahun, pernyataan lainnya menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah

penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang umur 10-24 tahun (Badan Inteligen Negara. 2014).

Pendapat yang sama dikemukakan oleh Tendelawa (2017) yang menyatakan bahwa orang-orang yang sudah memiliki usia lebih lama lebih berpengalaman dan memiliki pengetahuan yang baik dalam melakukan sesuatu. Hal ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa salah satu komponen yang berpengaruh terhadap pembentukan tindakan seseorang adalah umur (Notoatmodjo, S., 2012).

Walaupun umur merupakan faktor yang mempermudah seseorang dalam teori perubahan perilaku, namun masih banyak faktor lain yang mungkin dapat menghambat perubahan perilaku tersebut seperti tingkat pendidikan yang mempengaruhi seseorang dalam menerima perubahan perilaku tersebut.

Siagian (1987) dalam Fajri, H (2008), menyatakan bahwa semakin bertambah usia, semakin mampu menunjukkan kematangan jiwa (makin bijaksana, mampu berpikir secara rasional, mampu mengendalikan emosi, makin toleran terhadap pandangan dan perilaku yang berbeda dari dirinya sendiri serta sifat-sifat lain yang menunjukkan kematangan intelektual dan psikologis).

Hal ini didukung dengan penelitian Muhammad Rifa'i (2017) yang berjudul hubungan antar *self control* dengan *safety driving* pada pengemudi bus akap di kota Solo. Hasil penelitian didapat bahwa adanya hubungan signifikan antara *self control* terhadap *safety driving*, yang artinya semakin tinggi *self control* seseorang maka semakin tinggi pula *safety driving*-nya, begitupula sebaliknya.

Berdasarkan dengan penelitian Rukhfiati (2010) yang menyatakan bahwa adanya hubungan yang bermakna antara umur dengan perilaku *safety riding*. Rukhfiati (2010) menyatakan jika pengendara yang berumur di atas 30 tahun lebih matang dan lebih pengalaman dalam berperilaku mengendarai sepeda motor, daripada pengendara yang berumur di bawah 30 tahun. Hal tersebut dikarenakan umur merupakan salah satu faktor yang berhubungan dengan perilaku seseorang. Seseorang yang memiliki umur yang matang akan berperilaku aman berkendara. Untuk itu, perlu penegakan peraturan terhadap para pengendara yang masih berumur di bawah 17 tahun sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Jasmen Manurung (2019) dengan judul faktor yang

berhubungan dengan perilaku *safety riding* pangemudi ojek online di Kota Medan Sumatra Utara. Menunjukkan bahwa ada hubungan antara umur dengan perilaku *safety riding*, dengan hasil uji statistik *p-value* 0,000.

Menurut asumsi peneliti, sopir dengan umur < 30 tahun berperilaku tidak aman disebabkan karena belum berpengalaman dan kontrol diri yang rendah. Sedangkan sopir dengan umur \geq 30 tahun namun berperilaku tidak aman disebabkan karena mereka merasa sudah terbiasa dalam melakukan pekerjaan dan merasa lebih berpengalaman sehingga cenderung kurang memperhatikan risiko dan potensi kecelakaan.

2. Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku Perilaku

Safety Driving

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 20 responden dengan masa kerja < 5 tahun yang berperilaku *safety driving* aman sebanyak 6 orang (30,00%), dan berperilaku tidak aman sebanyak 14 orang (70,00%). Sedangkan dari 19 responden dengan umur \geq 30 tahun yang berperilaku *safety driving* tidak aman sebanyak 7 orang (52,50%). Dari 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 terhadap perilaku *safety driving*.

Menurut Ruidiansyah (2014) masa kerja merupakan hasil penyerapan dari berbagai aktivitas manusia, sehingga mampu menumbuhkan keterampilan yang muncul secara otomatis dalam tindakan yang dilakukan karyawan dalam menyelesaikan pekerjaannya. Masa kerja merupakan keseluruhan pelajaran yang diperoleh seseorang dari pengalamannya terhadap peristiwa yang dilalui dalam perjalanan hidupnya (Alwi, 2001).

Pengalaman berasal dari kata dasar "alami" yang artinya mengalami, melakoni, menempuh, menemui, mengarungi, mendapat, menyelami, dan merasakan (Endarmoko, 2006). Pengalaman merupakan guru yang baik, yang bisa menjadi sumber pengetahuan dan juga merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan (Sugiyono, 2010). Hal ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa salah satu komponen yang berpengaruh terhadap pembentukan tindakan seseorang adalah pengalaman (Notoatmodjo, S., 2012).

Masa kerja berkendara mempunyai hubungan dengan 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. Karena semakin lama masa kerja sopir semakin disiplin dalam keamanan berkendara, karena ia telah mengetahui secara mendalam seluk-beluk pekerjaan dan keselamatannya dalam berkendara. Sopir yang mempunyai masa kerja yang lama, cenderung waspada terhadap bahaya kecelakaan lalu lintas sehingga sopir membiasakan diri untuk berperilaku aman dalam berkendara. (Suma'mur dalam Siti Halimah, 2010).

Menurut penelitian Jenkin dalam Saputra (2008), menyatakan bahwa meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi pemula berusia muda terjadi karena sedikitnya pengalaman mereka dalam mengemudi.

Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Firmansyah (2013) yang mengatakan semakin lama seseorang bekerja, semakin banyak pengalaman yang didapatkan dan memiliki kecenderungan untuk bertindak lebih aman dalam berkendara.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Manurung (2019) yang menyatakan bahwa ketika seseorang mempunyai masa berkendara yang lama akan lebih cenderung melakukan tindakan yang aman pada saat berkendara, karena sudah terbiasa dengan mengendarai

secara aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara aman. Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan yang ada, bahwa masa berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, seharusnya jika pengendara pengalaman berkendara sudah lama maka akan mengendarai secara aman dan sebaliknya jika pengendara yang baru memiliki pengalaman berkendara maka akan melakukan perilaku berkendara secara tidak aman

Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan Avendika (2016), dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi bus di terminal Terboyo Semarang. Menunjukkan bahwa ada hubungan antara masa kerja dengan *safety driving*, hasil uji statistik ini didapat dengan menggunakan uji *Rank Spearman* dengan nilai 0,003. Dengan kesimpulan bahwa mengemudi merupakan pekerjaan yang bersifat khusus yang menuntut keterampilan, kewaspadaan, serta konsentrasi seseorang dalam mengemudikan kendaraan pada kondisi apapun. Dengan pengalaman mengemudi menjadikan seseorang memiliki pengetahuan dan

pengalaman mengenai bagaimana semestinya mengemudi.

Menurut asumsi peneliti, sopir yang memiliki masa kerja < 5 tahun kurang memiliki pengalaman, kurang pengetahuan dalam mengemudi kendaraan pada kondisi apapun, tetapi responden berperilaku aman karena responden berhati-hati dalam mengemudi dan menaati peraturan. Sedangkan responden dengan masa kerja \geq 5 tahun tetapi *berperilaku safety driving* tidak aman disebabkan karena responden menganggap dirinya sudah berpengalaman dan sudah terbiasa dengan rute tersebut sehingga mempengaruhi sopir untuk berperilaku tidak aman.

3. Hubungan Pendidikan Dengan Perilaku *Safety*

Driving

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 19 responden dengan tingkat pendidikan rendah berperilaku *safety driving* aman sebanyak 5 orang (26,32%). Sedangkan dari 21 responden dengan tingkat pendidikan tinggi berperilaku *safety driving* tidak aman sebanyak 7 orang (33,33%). 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*.

Menurut teori Notoatmodjo (2003) bahwa pendidikan adalah proses seseorang mengembangkan kemampuan, sikap, dan bentuk-bentuk tingkah laku lainnya dalam masyarakat tempat ia hidup, proses sosial yakni orang dihadapkan pada pengaruh lingkungan yang terpilih dan terkontrol, sehingga dia dapat memperoleh atau mengalami perkembangan kemampuan sosial dan kemampuan individu yang optimal. Pendidikan merupakan salah satu faktor yang akan mempengaruhi perilaku (Notoadmodjo, 2012). Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin baik pula pola pikirnya dalam mencerna informasi-informasi yang dapat mendasari pola perilaku orang tersebut.

Perilaku *safety driving* merupakan suatu perilaku berkendara dengan aman dimana dalam berperilaku tersebut dibutuhkan pengetahuan terutama tentang *safety driving* tersebut sedangkan pengetahuan didasari dengan pola pikir yang baik. Walaupun tingkat pendidikan bukan merupakan satu-satunya faktor yang mendukung pola pikir seseorang namun dengan tingginya tingkat pendidikan

seseorang maka seseorang tersebut cenderung lebih mudah menerima perubahan yang bersifat baik sedangkan seseorang yang tidak memiliki dasar tingkat pendidikan yang berkelanjutan akan bersifat tertutup dan sulit untuk menerima perubahan perilaku tersebut.

Menurut pendapat Hoob (2010), yang menyatakan bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka akan semakin rendah risiko kecelakaan kerja, karena pendidikan mempengaruhi cara berpikir dan bertindak selama dalam bekerja termasuk menghindari risiko kecelakaan.

Menurut Depdikbud RI dalam Augustie (2017), pendidikan responden sudah melebihi dari tingkat pendidikan dasar yaitu lulus SD dan SMP. Pendidikan SMA adalah pendidikan menengah. Menurut Notoadmodjo (2010), pendidikan SMA sudah dapat dianggap mampu menerima informasi yang baik termasuk mengetahui, memahami, mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh dari pendidikannya dalam masalah *safety driving*.

Menurut pendapat yang dikemukakan oleh Firmansyah (2013) yang mengatakan bahwa lebih tingginya tingkat pendidikan seseorang akan berpengaruh pada perilaku seseorang dalam bertindak untuk lebih baik dan lebih bijak.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Andi Firmansyah dkk (2013) yang berjudul faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep. Menyatakan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving*, hasil uji statistik ini didapat dengan menggunakan *uji Fischer Exact Test* dengan nilai 0,008 ($p=0,008<0,05$)

Menurut asumsi peneliti, sopir yang memiliki tingkat pendidikan rendah berperilaku *safety driving* tidak aman disebabkan karena kurangnya pengetahuan mengenai *safety driving* dan sulit untuk menerima perubahan perilaku karena kebiasaan diri sehingga cenderung pada perilaku yang tidak aman. Pada sopir yang berperilaku aman namun tingkat pendidikannya rendah dikarenakan sopir lebih berhati-hati dan mematuhi peraturan berlalu lintas. Sedangkan sopir yang tingkat pendidikan tinggi namun berperilaku tidak aman bisa saja disebabkan faktor lain seperti bertambahnya usia, yang mengakibatkan penurunan energi baik fisik maupun mental sehingga mempengaruhi respon pengemudi dalam sikap maupun tindakan dalam mengantisipasi resiko bahaya yang ada di jalan raya.

4. Hubungan Lama Kerja Dengan Perilaku *Safety*

Driving

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 24 responden dengan lama kerja > 8 jam yang berperilaku *safety driving* aman sebanyak 8 orang (33,33%). Sedangkan dari 16 responden dengan lama kerja ≤ 8 jam yang berperilaku *safety driving* tidak aman sebanyak 5 orang (31,35%). Dari 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 adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari dan/atau malam hari. Memperpanjang waktu kerja melebihi kemampuan dapat menurunkan kualitas dan produktivitas kerja serta bekerja dengan waktu yang berkepanjangan timbul kecenderungan untuk terjadinya kelelahan, gangguan kesehatan, penyakit, dan kecelakaan. Semakin panjang waktu kerja dalam seminggu, semakin besar kecenderungan terjadinya hal yang tidak diinginkan (Suma'mur, 2014)

Perturan mengenai lama kerja pada sopir menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 Tahun 2009 ayat 2 disebutkan bahwa bagi pengemudi Kendaraan Bermotor Umum paling lama 8 jam sehari. Selain itu, Baculie (2005) menyebutkan peraturan yang diterapkan di New Zealand pengemudi atau sopir dianjurkan untuk tidak mengemudi lebih dari 5 jam non-stop dan harus melakukan istirahat selama 1 jam.

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. Hal ini berbeda dengan sopir yang bekerja ≤ 8 jam, durasi tersebut masih ideal bagi sopir untuk membawa kendaraan karena tingkat konsentrasinya masih terjaga dengan baik.

Lama kerja akan menyebabkan pengemudi mengalami kelelahan dan bisa menyebabkan pengemudi mengantuk (Beaulieu, 2005). Menurut Marsaid (2013) faktor manusia seperti lelah, mengantuk, lengah, mabuk, tidak terampil, tidak tertib dan berkecepatan tinggi menyebabkan potensi kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian Riskiansah dan Zain (2011) menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan

karena pengendara yang mengantuk sebesar 11%, dengan rata-rata jarak berkendara 19.58 km per hari.

Penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Putra (2015) yang menjelaskan pengemudi yang mengalami kelelahan dapat menimbulkan kantuk. Kelelahan yang dialami pengemudi disebabkan karena durasi mengemudi yang tidak sesuai dengan standar untuk setiap harinya atau setiap minggunya yaitu 9 jam perhari atau 48 jam perminggunya.

Menurut asumsi peneliti sopir yang bekerja lebih dari 8 jam sehari akan mengalami kelelahan, sehingga hal ini membuat perilaku berkendara sopir menjadi tidak aman. Karena faktor lama kerja berkaitan dengan keadaan fisik tubuh pekerja, yang dimana jika pekerjaan itu berlangsung dalam waktu yang lama dan jika tanpa istirahat, maka kemampuan tubuh akan menurun dan dapat menyebabkan kesakitan pada anggota tubuh, akan mengalami kelelahan kerja sehingga menyebabkan kecelakaan kerja. Sopir yang berperilaku aman, namun mengemudi ≥ 8 jam disebabkan karena sopir berhati-hati dalam berkendara, mempergunakan waktu istirahatnya dengan baik dan/atau karena sopir meminum atau memakan suplemen agar tidak gampang mengalami kelelahan. Sedangkan sopir

yang mengemudi < 8 jam, namun berperilaku *safety driving* tidak aman disebabkan karena tidak menggunakan waktu istirahatnya dengan baik.

5. Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku *Safety*

Driving

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 13 responden dengan pengetahuan rendah yang berperilaku *safety driving* aman sebanyak 3 orang (23,08%). Sedangkan dari 27 responden dengan pengetahuan tinggi yang berperilaku *safety driving* tidak aman sebanyak 11 orang (40,74%). Dari 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*.

Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (Maolinda *et al.*, 2012 dalam Madyanti, 2012). Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil ingin tahu seseorang terhadap objek, melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga dan sebagainya). Dengan sendirinya, pada

waktu penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*overt behavior*) (Notoatmodjo, 2012).

Green (1980) dalam Erwin, A (2016) menyatakan bahwa peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku, tetapi pengetahuan sangat penting diberikan sebelum individu melakukan suatu tindakan. Tindakan akan sesuai dengan pengetahuan apabila individu menerima isyarat yang cukup kuat untuk memotivasi dirinya untuk bertindak sesuai dengan pengetahuannya.

Menurut Ferry Efendy dan Makhfudli (2009:102), tindakan atau perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih diingat dan langgeng daripada tindakan atau perilaku yang tidak di dasari oleh pengetahuan. Menurut Kunwadee Rojpaisarnkit (2012:27) pengetahuan berkendara yang kurang, akan menyebabkan persepsi yang salah mengenai keadaan lalu lintas ketika seseorang berkendara. Hal tersebut mengakibatkan pengendara

mengambil tindakan yang dapat mengarah kepada kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan penelitian kutsiyah (2011), bahwa tingkat pengetahuan seorang pengendara sepeda motor berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Pengendara sepeda motor dengan tingkat pengetahuan kurang memiliki resiko sebesar 0,68 kali lebih besar mengalami kecelakaan. Sedangkan tingkat pengetahuan cukup berisiko 0,279 kali lebih besar untuk mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan penelitian Nani (2009) yang menyebutkan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang dia ambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang seseorang lakukan bersifat langgeng atau berkelanjutan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Augustie (2017) yang berjudul faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di terminal tirtonadi, yang menyatakan bahwa ada hubungan antara

pengetahuan dengan perilaku *safety driving*. Hasil penelitian didapatkan bahwa sebanyak 33,3% sopir berperilaku *safety driving* tidak aman karena pengetahuan yang dimiliki rendah. Berdasarkan hasil uji statistik *fisher exact* diperoleh *p-value* sebesar 0,019. Sopir yang memiliki pengetahuan tinggi cenderung mempunyai perilaku *safety driving* yang aman, di bandingkan dengan pengetahuan rendah. Pengetahuan sopir yang tinggi dapat dipengaruhi oleh faktor pengalaman, faktor lingkungan kerja, faktor latar belakang pendidikan, yang dimana semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang.

Menurut asumsi peneliti, rendahnya pengetahuan tentang *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru disebabkan karena kurangnya rasa keingintahuan responden yang beranggapan bahwa pengetahuan mengenai keselamatan dalam berkendara (*safety driving*) itu tidak penting dan tidak berpengaruh terhadap pekerjaannya. Sedangkan responden yang memiliki pengetahuan rendah tetapi aman dalam perilaku *safety driving* disebabkan karena responden lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan, menaati peraturan lalu lintas, dan menaati prosedur kerja.

Sopir yang memiliki pengetahuan tinggi akan memiliki pemahaman mengenai cara berkendara yang benar dibandingkan dengan sopir dengan pengetahuan yang rendah. Hal ini karena sopir mengetahui seluk beluk berkendara, dapat memahami dengan baik apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara.

6. Hubungan Kelengkapan Berkendara Dengan Perilaku *Safety Driving*

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 16 responden dengan kelengkapan berkendara tidak lengkap yang berperilaku *safety driving* aman sebanyak 4 orang (25,00%). Sedangkan dari 24 responden dengan kelengkapan berkendara lengkap yang berperilaku *safety driving* tidak aman sebanyak 9 orang (37,50%). Dari hasil penelitian diketahui bahwa dari 21 responden dengan umur < 30 tahun yang berperilaku *safety driving* aman sebanyak 5 orang (23,81%). Sedangkan dari 19 responden dengan umur \geq 30 tahun yang berperilaku *safety driving* tidak aman sebanyak 5 orang (26,32%). 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*.

Kelengkapan berkendara merupakan salah satu faktor pendorong pembentukan perilaku (Lawrence Green, 1980 dalam Indah 2015). Kelengkapan berkendara diatur oleh Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Green (2005), menyatakan bahwa ketersediaan sarana merupakan salah satu faktor pemungkin yang memfasilitasi motivasi untuk dapat diwujudkan menjadi kenyataan, karena faktor predisposisi (pengetahuan, sikap, dll) belum cukup untuk membuat seseorang berperilaku, perlu adanya fasilitas yang mendukung terjadinya perilaku tersebut.

Kelengkapan berkendara merupakan hal yang penting dalam *safety driving*. Semakin lengkap semua yang dibutuhkan dalam berkendara maka akan semakin aman perilaku *safety driving* sopir. Pada saat berkendara kelengkapan berkendara yang harus dibawa yaitu membawa kelengkapan surat berupa SIM dan STNK, sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak pembuka, ban, dan kotak P3K.

Menurut Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sabuk pengaman adalah piranti keselamatan yang dirancang untuk melindungi penumpang kendaraan dari gerakan bahaya akibat tabrakan atau gerakan akibat rem mendadak. Sabuk pengaman berfungsi untuk mengurangi cedera serius akibat benturan dengan bagian interior kendaraan dengan cara menjaga penumpang pada posisi yang tepat dan mencegah penumpang terlempar keluar dari kendaraan pada saat tabrakan atau jika kendaraan terguling.

Sopir yang mempunyai SIM akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan kendaraan dan keluar dari kondisi bahaya. Keterampilan dalam mengemudi meliputi tentang bagaimana cara kerja dan praktiknya serta aspek-aspek mengemudi secara terperinci termasuk keselamatan dalam mengemudi. Kelengkapan mengemudi seperti sabuk pengaman dalam mengemudikan mobil merupakan perilaku yang aman untuk meminimalisir risiko kecelakaan di jalan raya (Suma'mur, 2009).

Berdasarkan hasil penelitian Melisa (2013), yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara Alat Pelindung Diri (APD) dengan perilaku *safety driving*.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Jasmen Manurung (2019) yang berjudul faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety Riding* pengemudi ojek online di Kota Medan Sumatera Utara. Menyatakan bahwa kelengkapan berkendara berhubungan dengan perilaku berkendara, hasil uji statistik dengan nilai 0,000 ($p=0,000<0,05$)

Menurut asumsi peneliti kelengkapan berkendara akan meningkatkan keamanan pada saat berkendara karena dengan lengkapnya alat-alat yang dibawa maka akan menciptakan perasaan yang lebih nyaman dan tidak menimbulkan was-was bagi sopir. Misalnya dengan membawa SIM dan STNK maka sopir tidak ada perasaan takut ketika melewati persimpangan yang ada pos polisi, sehingga perasaan sopir dalam berkendara akan lebih nyaman.

B . Keterbatasan Penelitian

Penelitian tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru ini tidak lepas dari keterbatasan. Keterbatasan penelitian ini terletak dalam hal mengukur perilaku pada penelitian ini hanya dilakukan dengan kuesioner tidak dilakukan observasi sehingga hasilnya masih kurang

optimal dan tidak objektif. Hal tersebut dilakukan karena pertimbangan keadaan responden serta waktu penelitian.

BAB VI

PENUTUP

B. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Ada hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019.
2. Ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019.
3. Ada hubungan antara pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019.
4. Ada hubungan antara lama kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019.
5. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019.
6. Ada hubungan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety driving* pada sopir travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru Tahun 2019.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Sopir

- a. Sopir seharusnya mempraktekkan perilaku keselamatan berkendara (*safety driving*) yang baik dan benar, baik itu ketika perjalanan dekat maupun jauh untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan selain itu dapat memberikan contoh kepada masyarakat luas bahwa keselamatan adalah hal yang utama.
- b. Sopir sebaiknya mengubah perilaku, meningkatkan pengetahuan, serta peduli terhadap keselamatan berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku buruk seperti merokok saat berkendara, berbincang-bincang, menggunakan *handphone* saat berkendara, dan melanggar rambu lalu lintas sebaiknya dihindari dalam berkendara.

2. Bagi perusahaan

- a. Kepada pihak travel dapat memfasilitasi sopir mengikuti penyuluhan atau pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*safety driving*) yang diselenggarakan oleh pihak kepolisian dan lembaga terkait sebagai upaya perlindungan keselamatan.
- b. Perlu melengkapi kendaraan dengan peralatan keselamatan berkendara sesuai standar seperti sabuk pengaman untuk sopir, Alat Pemadam Api Ringan (APAR), kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), serta melakukan pengecekan, peremajaan, dan perawatan mobil secara berkala.

3. Bagi Peneliti

- a. Diharapkan dapat melakukan penelitian lanjutan tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Driving*) pada sopir dengan variabel penelitian yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmad, A. (2017). "Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang". Skripsi. Jember : FKM UNIVERSITAS JEMBER.

Adinugroho, N., B. Kurniawan., dan I. Wahyuni. (2014). "Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Mengemudi Tidak Aman Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang". *Jurnal kesehatan masyarakat*, 2 .

Amalia.(2017). "Gambaran Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar SMA Dua Mei Ciputat Timur". *Skripsi*. Semarang : UNNES.

Annisa, H.(2016). "Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan Kecepatan Berkendara". *Jurnal Berkala Epidemiologi*. Volume 4.

Anonim, (2011). *Nih, Bedanya Safety Driving dan Defensive Driving*, <http://mobil.otomotifnet.com/read/2011/12/05/326065/212/28/Nih-BedanyaSafety-Driving-dan-Defensive-Driving>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Anonim, (2012), *Apa Beda Safety Driving dengan Defensive Driving?*, http://news.detik.com/read/2012/12/16/112_804/2119708/727/apa-beda-safety-drivingdengan-defensive-driving?9922022. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Ariwibowo. (2013). "Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik *Safety Driving Awareness* Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor". *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Volume 2.

AT&T, (2015), *Top Ten Safe Driving Tips*, https://www.att.com/Common/about_us/txtting_driving/td_topten_safe_driving.pdf. Diperoleh tanggal 25 Februari 2019.

Augustie.(2017). "Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus Di Terminal Tirtonadi". *Skripsi*.Surakarta: FKM UMS.

Avendika, B., Bina, K., dan Ida, W. (2016). "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan *Safety Driving* Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-

Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang”. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Volume 4.

Azwar, S. (2012). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

BIN. (2019), Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga, <http://www.bin.go.id/>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Badan Pusat Statistik. (2016) Data Kecelakaan Lalu Lintas.

Bugnin, B. (2010). *Metodologi Penelitian Kuantitatif : Komunikasi, Ekonomi Dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana.

DepHub RI, (2011), Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian. Jakarta: Pusat Komunikasi Publik, <http://www.dephub.go.id>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Dian, P., Baju, W., dan Ekawati. (2015). “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kebiasaan Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Angkot Daerah Tembalang Kota Semarang”. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Volume 3.

Firmasyah, A. (2013). “Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Angkutan Semen Curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab Pangkeptahun 2013”. *Skripsi*. Makasar:Universitas Hasanudin

Gahari, (2005), Berkendara Secara Aman Untuk Hindari Kecelakaan, <http://www.driver.com>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Hadani, (2011), Cuaca Buruk dapat Mengakibatkan Kecelakaan, <http://www.kompas.com/kompas-cetak/0997/30/sorotan/978654.htm>. Diperoleh tanggal 25 Februari 2019.

Hidayat, A.A.(2010). *Metode Penelitian Kesehatan Paradigma Kuantitatif*. Jakarta: Heath Books.

HSA, (2012), Safe Driving For Works Drivers Handbook, <http://www.hsa.ie/eng>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Humas Polri, (2015), Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia. <http://Humas.polri.go.id>. Diperoleh tanggal 25 februari 2019.

Kalit, H., Ekawati., dan Ida, W. (2017). “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Safety Driving* Pada Operator Forklift di Area Kerja Warehouse PT. X Jakarta”. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Volume 5.

Martono, N. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Analisis Isi dan Analisis Data Sekunder Edisi Revisi 2*. Jakarta: Rajawali Pers.

Manurung, J, (2019), Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Gojek) Di Kota Medan Sumatra Utara. <http://jurnal.stikes-sitihajar.ac.id/index.php/jhsp>. Diperoleh tanggal 25 Juni 2019

Mubarak, WI. (2007). *Promosi Kesehatan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Muthia, (2016), Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Road Tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu. Semarang : Universitas Diponegoro Semarang. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Notoatmodjo, Soekidjo. (2003). *Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Yogyakarta : Andi Offset.

Notoatmodjo. (2007). *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta.

Nurchayyo, A. (2014), Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. Semarang: Universitas Diponegoro Semarang. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm>. Diperoleh tanggal 10 februari 2019.

Oktarina, Sheila. (2012). “Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011”. *Skripsi*. Medan: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara.

Pello, Darmawan Ade.(2015), Dasar-Dasar Transportasi Udara. <http://ppsdma.bpsdm.dephub.go.id/web/wpcontent/uploads/2015/07/DASARDASARTRANSPORTASIUDARA.docx>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Pradipta, E. G., Suroso, S., & Suharini, E. (2014). Efektivitas BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang sebagai Moda Transportasi di Kota Semarang. *Geo-Image*, 3(2).

Rifa'i, N. (2017). "Hubungan Antara *Self Control* Dengan *Safety Driving* Pada Pengemudi Bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) Di Kota Solo". *Skripsi*. Surakarta: universitas Muhammadiyah Surakarta

Rizky, Y. (2009), Faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Aman (*Safety Driving*) pada Pengemudi Taxi PT X Tahun 2009. Depok: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. <http://www.digilib.ui.ac.id>. Diperoleh tanggal 10 Februari 2019.

Sastroasmoro. (2014). *Dasar-dasar Metodologi Penelitian Klinis (Edisi:5)*. Jakarta:Sagung Seto.

Septiani, N. (2017). "Beberapa Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Pekerja Dalam Penerapan *Safe Behavior* Di PT. Hanil Jaya Steel". *The Indonesian Journal Of Occupational Safety Ang Health*. Volume 6.

Tirtarahardja, U, Sulo, SLL. (2005). *Pengantar Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum.

Widhiarso, W. (2010). *Membuat Kategori Skor Hasil Pengukuran dari Skala*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi Universitas Gadjah Mada.