

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Mengemudi adalah kegiatan menguasai dan mengendalikan kendaraan bermotor di jalan, dengan berbagai karakteristik kendaraan maupun pengemudinya, berbagai kondisi lintasan, berbagai aturan, dan kondisi cuaca yang tidak dapat diperkirakan, oleh karena itu mengemudi sebenarnya merupakan kegiatan yang berisiko tinggi seperti kerugian, kerusakan, kehilangan, kecelakaan, bahkan kematian.(1)

Dengan demikian pekerjaan mengemudi membutuhkan perhatian penuh dengan konsentrasi sangat tinggi bagi seorang pengemudi. Seorang pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi untuk terhindar dari kecelakaan lalu lintas karena pengemudi bertanggungjawab sepenuhnya terhadap keselamatan dirinya, penumpang, muatan yang dibawa, maupun pengguna jalan lainnya.(1)

Dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, salah satunya persyaratan pengemudi, antara lain pada pasal 77 ayat 1 menyebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Pada pasal 81 ayat 1 untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan dan lulus ujian.(2)

Organisasi kesehatan dunia (WHO) memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan jalan merupakan penyebab terbesar ketiga kematian di seluruh dunia, setelah penyakit jantung dan depresi. Di Amerika, sejak mobil ditemukan sebanyak 3 juta orang meninggal akibat kecelakaan jalan, jauh lebih banyak dibandingkan kematian 650.000 orang Amerika akibat perang sejak perang revolusi sampai perang Iraq. Di Afrika, lebih banyak anak-anak mati akibat kecelakaan jalan dari pada akibat virus HIV/AIDS. Kecelakaan jalan juga membunuh banyak orang muda (usia 15-44 tahun) di Afrika dari pada akibat penyakit malaria.(3)

Di Indonesia data kepolisian RI menyebutkan, pada tahun 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang, sedangkan pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp.203 triliun – Rp.217 triliun per tahun (2.9% - 3.1% dari pendapatan domestic bruto/ PBD Indonesia). Data korlantas Polri menyebut sekitar 41% korban kecelakaan lalu lintas jalan adalah rentang usia 16-30 tahun.(1)

Sedangkan sekitar 27% pemicu kecelakaan adalah kelompok usia yang sama. Setidaknya 42% kasus kecelakaan dipicu oleh perilaku berkendara yang ugal-ugalan. Selebihnya perpaduan dari aspek manusia lainnya, seperti lengah dan mengantuk, serta faktor jalan, berdasarkan data yang didapat dari korlantas Polri sampai dengan Maret 2016 jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia sudah mencapai angka 24.903 kasus dengan korban meninggal sebanyak 4945 jiwa.(1)

Besarnya kematian akibat kecelakaan tersebut menurut WHO memberi perhatian terhadap masalah ini dengan mengeluarkan laporan berjudul *world report on Road Traffic Injury Prevention*. Laporan ini menyatakan bahwa menurut proyeksi yang dilakukan antara tahun 2000 dan 2020, kematian akan meningkat di Negara dengan pendapatan rendah dan sedang. Tingginya angka kecelakaan akan menyebabkan Negara berpendapatan rendah menderita kerugian yang sangat signifikan, yaitu hilangnya satu person *Gross National Product (GNP)*. Hal ini berarti menurunnya pertumbuhan ekonomi, sehingga dapat menurunkan kesejahteraan masyarakat Negara tersebut.(3)

Berdasarkan Data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan RI Tahun 2005, ketidakdisiplinan seseorang pada saat mengemudi dapat menyebabkan kecelakaan. Dari sekian banyak kecelakaan yang terjadi di Indonesia, sebagian besarnya (90,3%) disebabkan oleh faktor manusia. Lebih jauh lagi, dari 90,3% kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia tersebut, sebesar 86,8% disebabkan oleh kesalahan pengemudi.(3)

Mengingat besarnya kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, maka dianggap perlu untuk menekan angka kejadian kecelakaan lalu lintas. Banyaknya kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi disebabkan oleh rendahnya perilaku disiplin berlalu lintas dan ketidaktahuan pengemudi mengenai cara mengemudi yang baik dan aman di jalan raya. Perilaku merupakan segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan makhluk hidup dan pada dasarnya perilaku dapat diamati melalui sikap dan tindakan. Namun demikian tidak berarti bahwa

perilaku hanya dapat dilihat dari sikap dan tindakannya. Perilaku juga bersifat potensial, yakni dalam bentuk pengetahuan, motivasi, dan persepsi.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Noviandi tentang faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember Kencong Lumajang secara umum hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa sopir bus masih kurang memiliki kesadaran untuk bertindak aman dalam berkendara.(4)

Yuwono dalam penelitiannya tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada supir bus di terminal Tirtonadi secara umum hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa pengemudi bus di terminal Tirtonadi masih kurang memiliki kesadaran untuk bertindak aman dalam berkendara.(5)

Berdasarkan survei awal di Ekspedisi Jadi Jaya Ekspres peneliti pada pengemudi truk barang banyak terjadi kecelakaan disebabkan oleh pengemudi yang mengalami perjalanan yang cukup lama selama 3-6 hari di perjalanan, kelelahan sehingga menyebabkan kurangnya konsentrasi dalam mengemudi truk tetapi pengemudi tetap melakukan perjalanan dikarenakan agar barang yang diangkut cepat sampai ke distributor, umur pengemudi yang < 21 tahun lebih jarang mengalami kecelakaan berkendara dari pada umur > 21 tahun dikarenakan pengemudi yang umur > 21 tahun kondisi fisik yang sudah mulai melemah dan kurangnya pengetahuan para pengemudi truk barang tentang perilaku mengemudi yang aman dan benar seperti pengemudi sering menerima telepon saat mengemudi truk.

Para pengemudi hanya tahu perilaku mengemudi yang aman berdasarkan pengalaman yang mereka alami seperti hanya menggunkan *seat belt*, memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan surat-surat izin jalan berkendara tanpa memperhatikan kesehatan jasmani dan rohani dari si pengemudi dan pengemudi jarang memeriksa keadaan kendaraan yang kan mereka kemudikan apakah keadaan truk sudah lengkap dan aman selama truk dikemudikan saat di perjalanan yang memakan waktu cukup lama. Hal tersebut dikarenakan truk yang akan mereka kemudikan sudah di periksa kelengkapannya oleh bagian bengkel perusahaan.

Saat pengemudi berada di perjalanan dan terjadi kecelakaan, pengemudi mengalami cedera maka pengemudi membayar pengobatan sendiri di karenakan status pengemudi di perusahaan bukan pegawai tetap sehingga pengemudi tidak memiliki jaminan kesehatan yang diberikan oleh perusahaan dan saat di perjalanan yang melindungi keselamatan pengemudi hanya diri mereka sendiri tidak ada pihak lain yang menjamin keselamatan mereka.

Jika terjadi kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa, perusahaan tidak pernah melaporkan kejadian kecelakaan tersebut ke Dinas Perhubungan. Pihak perusahaan dan pengemudi menyelesaikan masalah kecelakaan tersebut secara kekeluargaan dan jika terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi dan mengakibatkan kerusakan barang maka pengemudi yang mengganti rugi barang tersebut karena pihak perusahaan dan pengemudi sudah memiliki kesepakatan sewaktu pengemudi akan melakukan perjalanan.

Berdasarkan survei awal penyebab kecelakaan terbesar adalah berasal dari pengemudi truk. Sehingga dapat dikatakan bahwa penyebab kecelakaan terbesar adalah *human factor*. Dalam teori domino yang dikemukakan oleh Heinrich, *human factor* adalah penyebab tindakan tidak aman (*unsafe action*). Dalam teori domino, disebutkan bahwa kecelakaan kerja dapat disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu 80% disebabkan oleh tindakan yang tidak aman, 18% disebabkan oleh kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*), dan 2% penyebabnya tidak dapat diperkirakan. Jadi kecelakaan kerja tidak hanya disebabkan oleh manusia saja (*human factor*) tetapi juga bisa disebabkan oleh faktor lain, yaitu lingkungan yang dapat menyebabkan kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*).⁽⁶⁾

Tindakan tidak aman (*unsafe action*) adalah kegagalan (*human factors*) dalam mengikuti persyaratan dan prosedur-prosedur kerja yang benar sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja, seperti : tindakan tanpa kualifikasi dan otoritas, kurang atau tidak menggunakan perlengkapan perlindungan diri, kegagalan dalam menyelamatkan peralatan, bekerja dengan kecepatan yang berbahaya, kegagalan pada peringatan, menghindari atau memindahkan peralatan keselamatan kerja, menggunakan peralatan yang tidak layak, menggunakan peralatan tertentu untuk tujuan lain yang menyimpang, bekerja di tempat berbahaya tanpa perlindungan dan peringatan yang tepat, memperbaiki peralatan secara salah, bekerja dengan kasar, menggunakan pakaian yang tidak aman ketika bekerja, dan mengambil posisi kerja yang tidak selamat. Faktor individu merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi terbentuknya tindakan aman (*unsafe action*).⁽⁷⁾

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang perilaku mengemudi dengan judul “Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Mengemudi pada Pengemudi Truk Barang Jurusan di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan bahwa masalah yang diteliti adalah :

1. Apakah umur berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express ?
2. Apakah tingkat pendidikan berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express ?
3. Apakah pengalaman kerja berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express ?
4. Apakah pengetahuan berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express ?
5. Apakah sikap berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express ?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui hubungan umur dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
2. Untuk mengetahui hubungan tingkat pendidikan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.

3. Untuk mengetahui hubungan pengalaman kerja dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
4. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
5. Untuk mengetahui hubungan sikap dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Bagi Tempat Penelitian

Diharapkan agar pihak perusahaan untuk menyelenggarakan pelatihan (*diklat*) tentang perilaku mengemudi yang aman (*safety driving*) khususnya pada supir truk di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan.

1.4.2. Manfaat Bagi Institut Kesehatan Helvetia

Menambah referensi di perpustakaan Institut Kesehatan Helvetia mengenai faktor yang berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan tahun 2018.

1.4.3. Manfaat Bagi Peneliti Selanjutnya

Dapat digunakan sebagai bahan referensi awal bagi peneliti berikutnya yang memerlukan kajian-kajian lebih lanjut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Peneliti Terdahulu

Noviandi dalam penelitiannya tentang faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember Kencong Lumajang secara umum hasil penelitian yang dilakukan bahwa pengemudi sebagian besar masih kurang memiliki kesadaran untuk bertindak aman dalam berkendara. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor lama bekerja, masa kerja, lama istirahat, jam kerja, kondisi kendaraan, kondisi cuaca, pendapatan dan motivasi/ dukungan keluarga tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Sedangkan waktu tempuh satu kali keberangkatan dan tingkat pengetahuan berhubungan perilaku mengemudi tidak aman.(4)

Yuwono dalam penelitiannya tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada supir bus di terminal Tirtonadi secara umum hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa pengemudi bus di terminal Tirtonadi sebagian besar pengemudi masih kurang memiliki kesadaran untuk bertindak aman dalam berkendara. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi bus di terminal Tirtonadi, yaitu tingkat pengetahuan, kelengkapan mengemudi dan kelainan bus. Sedangkan faktor-faktor lain seperti usia, masa kerja, tingkat pendidikan dan lama bekerja tidak menunjukkan adanya hubungan terhadap *safety driving*.(5)

Firmansyah dalam penelitiannya tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab.Pangkep tahun 2013 secara umum hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep tahun 2013 sebagian besar pengemudi masih tidak memiliki kesadaran untuk bertindak aman dalam berkendara. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep tahun 2013 yaitu, pengalaman mengemudi, tingkat pendidikan, pelatihan mengemudi dan istirahat kerja. Sedangkan faktor lain yaitu, makan sebelum kerja tidak menunjukkan adanya hubungan terhadap *safety driving*.(6)

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu diatas yang dilakukan oleh Novianti dan Yuwono menyatakan tingkat pengetahuan berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Sedangkan faktor lama bekerja tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman.

2.2. Telaah Teori

2.2.1. Definisi Perilaku

Perilaku adalah suatu kegiatan atau aktivitas organism (mahkluk hidup) yang bersangkutan. Oleh sebab itu, dari sudut pandang biologis semua mahkluk hidup mulai dari tumbuh-tumbuhan, binatang sampai dengan manusia itu berperilaku, karena mereka mempunyai aktivitas masing-masing. Sehingga yang

dimaksud dengan perilaku manusia, pada hakikatnya adalah tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan yang sangat luas.(8)

2.2.2. Faktor Penentu Perilaku

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

1. Faktor internal, yaitu karakteristik orang yang bersangkutan yang bersifat bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin, dan sebagainya.
2. Faktor eksternal, yaitu lingkungan, baik lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, politik, dan sebagainya. Faktor lingkungan ini sering merupakan faktor yang dominan mewarnai perilaku seseorang.(8)

2.2.3. Definisi Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Action*)

Menurut Heinrich seperti tindakan tidak aman adalah tindakan atau perbuatan dari seseorang atau beberapa orang pekerja yang memperbesar kemungkinan terjadinya kecelakaan terhadap pekerja. Tindakan tidak aman yang sering dijumpai antara lain :

- a. Menjalankan yang bukan tugasnya, gagal memberikan peringatan.
- b. Menjalankan pesawat melebihi kecepatan.

- c. Melepaskan alat pengaman atau membuat alat pengaman tidak berfungsi.
- d. Membuat peralatan yang rusak.
- e. Tidak memakai alat pelindung diri.
- f. Memuat sesuatu secara berlebihan.
- g. Menempatkan sesuatu tidak pada tempatnya.
- h. Mengangkat berlebihan.
- i. Posisi kerja tidak tepat.
- j. Melakukan perbaikan pada waktu mesin masih berjalan.
- k. Bersenda gurau.
- l. Bertengkar.
- m. Berada dalam pengaruh alcohol atau obat-obatan.(9)

2.2.4. Macam-Macam Tindakan Tidak Aman

Secara umum, HFACS (*Human Factors Analysis and Classification System*) mengklasifikasikan tindakan tidak aman (*unsafe action*) menjadi kesalahan (*error*) dan pelanggaran (*violations*). Kesalahan adalah representasi dari suatu aktivitas mental dan fisik seseorang yang gagal mencapai sesuatu yang diinginkan. Pelanggaran disisi lain mengacu pada niat untuk mengabaikan petunjuk atau aturan yang telah diciptakan untuk melakukan suatu tugas tertentu.(10)

Menurut Rasmussen, ada tiga jenjang kategori kesalahan yang terjadi pada manusia, yaitu :

a. Salah Sebab Kemampuan (*skill-based error*)

Adalah suatu kesalahan manusia yang disebabkan oleh karena ketidakmampuan seseorang secara fisik atau tidak memiliki keterampilan yang dibutuhkan untuk menjalankan suatu tugas tertentu. Seseorang bisa saja tahu apa yang harus dilakukan tetapi ia tidak mempunyai kemampuan untuk melakukannya.

b. Salah Sebab Aturan (*rule-based error*)

Adalah suatu kesalahan manusia karena tidak melakukan aktivitas yang seharusnya dilakukan atau melakukan aktivitas yang tidak sesuai dengan apa yang seharusnya dilakukan.

c. Salah Sebab Pengetahuan (*knowledge-based error*)

Adalah kesalahan manusia yang disebabkan karena tidak memiliki pengetahuan yang dibutuhkan untuk memahami situasi dan membuat keputusan untuk bertindak atau melakukan aktivitas.(3)

2.2.5. Definisi Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Perilaku mengemudi tidak aman adalah perilaku mengendarai kendaraan yang tidak sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan yang ada di suatu Negara. Seorang pengemudi harus selalu mengharapkan sesuatu yang tidak diharapkan, sehingga akan selalu waspada dan sadar, serta berhati-hati dalam bertingkah laku saat mengemudikan kendaraan.(4)

2.2.6. Faktor Penting Dalam Mengemudi

a. *Alertness* (Kewaspadaan)

Dengan memiliki keterampilan dalam mengemudi yang aman, pengemudi akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan mobil dan keluar dari kondisi bahaya yang ada pada saat itu, karena dalam mengemudi tidak aman juga diajarkan teknik khusus mengenai *over steering*, *under steering* dan *recovery*. Situasi seperti tergilincir, atau menghindari jalan berbatu terjal memerlukan teknik atau gerakan pengemudi yang khusus, dan ini bukan merupakan bagian yang dipersyaratkan untuk mendapatkan surat izin mengemudi (SIM).(10)

b. *Selama Mengemudi* (*over steering*)

Ketika Mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak terpancing dengan situasi di jalan, misalnya jangan terpancing pada saat orang yang memaksa ingin mendahului. Bintarto menyatakan, perbedaan waktu antara mengejar tidak sampai 5 menit. Dengan mengejar, berarti kita sudah merisikokan diri kita kedalam situasi yang berbahaya. Berikut ini adalah hal-hal yang perlu diperhatikan saat mengemudikan kendaraan :

a. Konsentrasi

Konsentrasi dan ketenangan sangat diperlukan saat mengemudi. Segala aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi mengemudi perlu dihindari seperti menerima telepon atau bercanda yang berlebihan, dan jangan terpancing untuk menyalip mobil lain secara kasar.

b. Teknik Olah kemudi

Mengemudi dengan kedua tangan, posisi jam 3 (tangan kanan) dan 9 jam (tangan kiri) merupakan posisi dasar tangan saat mengemudi. Posisi ini direkomendasikan karena memungkinkan pengemudi untuk mengontrol mobil secara maksimum ketika harus bermanuver dengan cepat ketika menghindari kecelakaan. Kebiasaan yang salah dari para pengemudi kendaraan roda empat adalah memegang lingkaran kemudi dengan satu tangan. Selain itu, ketika mobil hendak belok, telapak tangan biasanya dibalik keatas untuk memutar kemudi sehingga kemudi kedua tangan terhadap setir mobil menjadi tidak optimal. Cara lain untuk mengontrol kemudi yaitu dengan teknik yang sering digunakan oleh pembalap, yaitu dengan mendekatkan jok kemudi sehingga pergelangan tangan dapat diletakkan di kemudi, dengan lengan terentang dan punggung bersandar di jok. Posisi ini dapat mencegah tangan cepat terasa lelah saat mengemudi, dan merupakan posisi yang optimum untuk melakukan manuver menghindar secara mendadak.

c. Pandangan Mata (*Scanning*)

Pada saat mengemudi harus diikuti dengan sikap hati-hati dan konsentrasi, salah satunya adalah waspada terhadap situasi lalu lintas. Dengan melatih pandangan mata, maka akan dapat memprediksi situasi yang bakal terjadi di jalanan pada saat mengemudi, dan dapat merencanakan tindakan yang tepat ketika menghadapi kondisi yang berbahaya, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan. Berikut ini adalah hal-hal yang harus diperhatikan untuk melatih pandangan mata saat mengemudi :

1. Mata mengawasi arah depan

Pandangan mata harus diarahkan jauh ke depan secara menyeluruh, tidak hanya memperhatikan mobil di depan kendaraan saja tetapi juga lalu lintas di depan kendaraan tersebut, dengan tujuan agar dapat melihat perubahan yang terjadi di badan jalan dengan jelas. Hal ini berguna untuk meningkatkan kewaspadaan dan memberikan kesempatan untuk bereaksi sehingga dapat memperkecil kemungkinan untuk menabrak mobil di depan yang berhenti mendadak.

2. Pada saat melaju dengan kendaraan lain, pandangan mata diarahkan ke kiri dan ke kanan serta mengusahakan agar menghilangkan rintangan yang dapat mengganggu pandangan.

3. Mengecek kaca spion setiap setengah menit untuk melihat keadaan lalu lintas.

4. Ketika kendaraan melalui persimpangan, peindahkan arah pandang, sehingga aktivitas setiap pengguna jalan yang dapat mempengaruhi situasi di persimpangan.

5. Saat kendaraan bergerak mundur dan hendak berbelok, arahkan pandangan ke sekitar lokasi.

- d. Memberikan kesempatan pada mobil *emergency* seperti ambulans, mobil polisi atau kendaraan lain yang memberikam *signal flashing*, dengan cara mengambil jalur sebelah kiri.

- e. Memperhatikan Kondisi Jalan

Kondisi-kondisi jalan yang harus diperhatikan saat mengemudi, antara lain:

1. Jalan lurus, tanjakan, turunan, atau datar.
2. Jalan semen, aspal, pasir, lumpur atau berbatu.
3. Jalan kering, basah, atau licin.
4. Jalan rata atau bergelombang.
5. Jalan yang memiliki jalur-jalur dan pinggiran jalan yang tidak terlihat jelas.
6. Jalan yang tidak aman dilewati dalam keadaan darurat.

f. Memperhatikan Kondisi Cuaca

Kondisi cuaca yang perlu diperhatikan pada saat mengemudi yaitu hujan dan kabut.

1. 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, jalan licin atau terlalu banyak air, dan ban gundul.

2. Saat kondisi kabut

Dua hal yang perlu diperhatikan ketika mengemudi pada kondisi jalan berkabut, yaitu kecepatan kendaraan yang harus dikurangi dan penggunaan lampu kabut yang terangnya mengarah ke bawah atau penggunaan lampu *hazard*.

g. Menyalip atau Melewati Kendaraan Lain

Menyalip merupakan tindakan yang sangat berbahaya pada saat mengemudi. Saat hendak menyalip, sebaiknya gunakan jalur kiri untuk mengemudi dan gunakan jalur sebelah kanan untuk menyalip atau melewati kendaraan yang lain. Bila tidak bisa melewati mobil atau kendaraan yang ingin dilewati dalam kurang satu menit, maka pengemudi harus kembali ke jalur kiri dan biarkan kendaraan lain lewat. Arahkan pandangan meluas ke kiri dan biarkan kendaraan lain lewat. Arahkan pandangan meluas ke kiri dan ke kanan, cek kaca spion untuk memastikan kondisi lalu lintas. Saat melewati kendaraan lain pengemudi sebaiknya memberikan signal (tanda) agar tidak terjadi *missed communication* (salah pengertian) antar pengemudi.

h. Jarak Aman Saat Beriringan (*safe following distance*)

Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang ada di depannya. Oleh karena itu, jarak antar kendaraan perlu diperhatikan untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Cara yang paling mudah untuk menjaga jarak kendaraan yaitu dengan alat bantu statis di pinggir jalan seperti tiang listrik atau pohon.

i. Jarak Aman Saat Berhenti atau Mengerem (*safe stopping distance*)

Pada saat mengemudi kendaraan di jalan yang macet, jarak antar kendaraan perlu diperhatikan agar tidak terjadi tabrakan antara kendaraan yang satu dengan yang lain. Saat menghentikan mobil, pastikan jarak mobil cukup memadai sehingga bisa melihat kedua ban belakang mobil yang berada di depan.

Hal ini agar memudahkan saat kondisi yang memaksa anda harus keluar dari antrian kendaraan.

j. Teknik Pengereman

Salah satu fitur yang berkaitan dengan teknik pengereman adalah *Anti-lock Brake System* (ABS), ABS berfungsi agar ban tidak terkunci saat terjadi pengereman.

k. Parkir

Beberapa hal yang perlu diperhatikan saat ingin memarkir kendaraan, yaitu :

1. Jika ingin memarkir kendaraan, pastikan terlebih dahulu tidak ada halangan atau kendaraan lain yang menghalangi.
2. Memarkir kendaraan sebaiknya di tempat parkir yang aman, dan arahkan pandangan ke sekitar lokasi saat memposisikan kendaraan untuk parkir.
3. Jika parkir di tempat yang disengat matahari, lepaskan *wiper* (penghapus kaca) karena panas matahari bisa menyebabkan karet penghapus kaca tersebut lengket di kaca mobil.(4)

c. ***Awareness* (Kesadaran)**

Awareness merupakan salah satu aspek dalam mengemudi yang aman agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan/ mobil. Salah satu cara untuk menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan/ mobil sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga pengemudi

dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan. Beberapa hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah sebagai berikut :

- a. Memanaskan mesin kendaraan sekitar 10-15 menit.

Jangan terlalu lama memanaskan mobil, karena selain memboroskan bahan bakar juga asap knalpot dapat membahayakan pernafasan.

- b. Memeriksa ban mobil

Menurut Bintarto, jika mobil harus bekerja keras, maka tekanan ban harus dicek setiap hari. Namun jika kendaraan jarang digunakan, maka tekanan ban perlu diukur setiap 4-6 hari. Pengukuran tekanan ban sebaiknya dilakukan ketika ban dalam keadaan dingin, kemudian tambahkan udara sesuai kekurangan ketika ban juga masih dingin. Tekanan ban yang tidak pas, baik kelebihan maupun kekurangan bisa menyebabkan pecah ban. Sedangkan risiko yang paling ringan adalah dapat memperpendek umur ban dan mobil berjalan tidak stabil.

- c. Memeriksa kondisi bahan bakar.

- d. Memeriksa kondisi oli mesin.

- e. Memeriksa kondisi rem sehingga dapat berfungsi dengan baik ketika kendaraan sedang dijalankan.

- f. Memeriksa seluruh lampu-lampu kendaraan dan memastikan seluruhnya dapat berfungsi dengan baik.

- g. Memeriksa bagian bawah kendaraan, untuk mengetahui adanya kemungkinan adanya kebocoran kecil.

- h. Menyiapkan posisi duduk yang tepat.

Tiga hal yang didapatkan apabila posisi duduk sudah tepat, yaitu: kemudahan berkomunikasi dengan pengendara lain dan memantau situasi diluar mobil, kenyamanan dalam mengemudi agar tidak mudah lelah dan selalu sigap meski mengemudi jarak jauh, dan mudah mengantisipasi jika mobil mulai kehilangan keseimbangan.

- i. Memastikan kaca spion mobil dalam posisi yang tepat dan dalam keadaan bersih. Begitu juga dengan jendela mobil, sehingga tidak menghalangi pandangan .
- j. Mengikat barang-barang yang mungkin bisa terjatuh saat kendaraan di rem mendadak.
- k. Selalu menyediakan perlengkapan seperti ban cadangan, dongkrak, dan alat-alat perkakas, untuk mengantisipasi kerusakan di jalan.
- l. Menyiapkan surat-surat kendaraan seperti SIM, STNK, dan KTP selalu update dan simpan di tempat yang mudah ditemukan.
- m. Mengenakan sabuk pengaman secara benar, pastikan penumpang yang lain juga mengenakan sabuk pengaman.

Selain melakukan pengecekan terhadap kondisi kendaraan, pengemudi juga perlu mempersiapkan kondisi badan/ fisik yang baik sebelum mengemudi.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu :

1. Pengemudi tidak dibawah pengaruh alkohol atau obat-obatan.
2. Kondisi fisik harus bugar atau tidak dalam keadaan lelah.
3. Pengemudi tidak dalam keadaan marah, sedih, bingung, dan stress.
4. Pengemudi tidak dalam keadaan terlalu gembira.(4)

a. Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Tidak Aman

1. Umur

Umur mempunyai pengaruh yang penting terhadap kejadian kecelakaan akibat kerja. Golongan umur tua mempunyai kecenderungan yang lebih tinggi untuk mengalami kecelakaan akibat kerja dibandingkan dengan golongan umur muda karena umur muda mempunyai reaksi dan kegesitan yang lebih tinggi. Namun umur muda pun sering pula mengalami kasus kecelakaan akibat kerja, hal ini mungkin karena kecerobahan dan sikap suka tergesa-gesa. Dari hasil penelitian di Amerika Serikat diungkapkan bahwa pekerja muda usia lebih banyak mengalami kecelakaan dibandingkan dengan pekerja yang lebih tua.

Pekerja muda usia biasanya kurang berpengalaman dalam pekerjaannya. Banyak alasan mengapa tenaga kerja golongan umur muda mempunyai kecenderungan untuk menderita kecelakaan akibat kerja lebih tinggi dibandingkan dengan golongan umur yang lebih tua. Beberapa faktor yang mempengaruhi tingginya kejadian kecelakaan akibat kerja pada golongan umur muda antara lain karena kurang perhatian, kurang disiplin, cenderung menuruti kata hati, ceroboh dan tergesa-gesa.(11)

2. Tingkat Pendidikan

Pendidikan seseorang berpengaruh dalam pola pikir seseorang dalam menghadapi pekerjaan yang dipercayakan kepadanya, selain itu pendidikan juga akan mempengaruhi tingkat penyerapan terhadap pelatihan yang diberikan dalam rangka melaksanakan pekerjaan dan keselamatan kerja. Hubungan tingkat pendidikan dengan lapangan yang tersedia bahwa pekerja dengan tingkat

pendidikan terendah, seperti sekolah dasar atau bahkan tidak pernah bersekolah akan bekerja di lapangan yang mengandalkan puasa. Hal ini dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja karena beban fisik yang berat dapat mengakibatkan kelelahan yang merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan akibat kerja.

Pendidikan adalah pendidikan formal yang diperoleh disekolah dan ini sangat berpengaruh terhadap perilaku pekerja. Namun disamping pendidikan formal, pendidikan non formal seperti penyuluhan dan pelatihan juga dapat berpengaruh terhadap pekerja dalam pekerjaannya.(11)

3. Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja merupakan faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan akibat kerja. Berdasarkan berbagai penelitian dengan meningkatnya pengalaman dan keterampilan akan disertai dengan penurunan angka kecelakaan akibat kerja. Kewaspadaan terhadap kecelakaan akibat kerja bertambah baik sejalan dengan penambahan usia dan lamanya kerja di tempat kerja yang bersangkutan.

Tenaga kerja baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk-beluk pekerjaannya. Penelitian dengan studi restropektif di Hongkong dengan 383 kasus membuktikan bahwa kecelakaan akibat kerja karena mesin terutama terjadi pada buruh yang mempunyai pengalaman kerja dibawah 1 tahun.(11)

4. Pengetahuan (*Knowledge*)

Pengetahuan adalah hasil pengindraan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indra yang dimilikinya (mata, hidung, telinga, dan

sebagainya). Dengan sendirinya pada waktu pengindraan sehingga menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek. Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indra pendengaran (telinga), dan indra penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat yang berbeda-beda. Secara garis besarnya dibagi dalam 6 tingkat pengetahuan, yakni:

1. Tahu (*know*)

Tahu diartikan hanya sebagai *recall* (memanggil) memori yang telah ada sebelumnya setelah mengamati sesuatu.

2. Memahami (*comprehension*)

Memahami suatu objek bukan sekedar tahu terhadap objek tersebut, tidak sekedar dapat menyebutkan, tetapi orang tersebut harus dapat menginterpretasikan secara benar tentang objek yang diketahui tersebut.

3. Aplikasi (*application*)

Aplikasi diartikan apabila orang yang telah memahami objek yang dimaksud dapat menggunakan atau mengaplikasikan prinsip yang diketahui tersebut pada situasi yang lain.

4. Analisis (*analysis*)

Analisis adalah kemampuan seseorang untuk menjabarkan dan atau memisahkan, kemudian mencari hubungan antara komponen-komponen yang terdapat dalam suatu masalah atau objek yang diketahui. Indikasi bahwa pengetahuan seseorang itu sudah sampai pada tingkat analisis adalah apabila orang tersebut telah dapat membedakan, atau memisahkan,

mengelompokkan, membuat diagram (bagan) terhadap pengetahuan atas objek tersebut.

5. Sintesis (*synthesis*)

Sintesis menunjuk suatu kemampuan seseorang untuk merangkum atau meletakkan dalam satu hubungan yang logis dari komponen-komponen pengetahuan yang dimiliki. Dengan kata lain sintesis adalah suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang telah ada.

6. Evaluasi (*evaluation*)

Evaluasi berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek tertentu. Penilaian ini dengan sendirinya didasarkan pada suatu kriteria yang ditentukan sendiri atau norma-norma yang berlaku dimasyarakat.(12)

d. Sikap

Sikap adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulasi atau objek tertentu yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan (senang tidak senang, setuju tidak setuju, baik tidak baik dan sebagainya).(13)

a. Tingkatan Sikap

Sikap terdiri dari beberapa tingkatan antara lain :

1. Menerima (*receiving*)

Menerima diartikan bahwa orang tua atau subyek dan memperhatikan stimulus yang diberikan.

2. Merespon (*responding*)

Memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah suatu indikasi sikap karena dengan suatu usaha untuk menjawab pertanyaan mengerjakan tugas yang diberi.

3. Menghargai (*valving*)

Mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan dengan orang lain terhadap suatu masalah adalah suatu tingkat tinggi.

4. Bertanggung jawab (*responsible*)

Bertanggung jawab atau segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala risiko adalah mempunyai sikap yang paling tinggi.(14)

b. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Sikap antara lain :

1. Pengalaman pribadi

Untuk dapat menjadi dasar pembentukan sikap, pengalaman pribadi haruslah meninggalkan kesan yang kuat. Karena itu, sikap akan lebih terbentuk apabila pengalaman pribadi tersebut terjadi dalam situasi yang melibatkan faktor emosional.

2. Pengaruh orang lain yang dianggap penting

Pada umumnya, individu cenderung untuk memiliki sikap yang searah dengan sikap orang yang dianggap penting. Kecenderungan ini antara lain dimotivasi oleh kegiatan untuk menghindari konflik dengan orang lain yang dianggap penting tersebut.

c. Pengaruh Kebudayaan

Tanpa disadari kebudayaan telah menanamkan garis pengaruh kita terhadap berbagai masalah. Kebudayaan telah mewarnai sikap masyarakatnya, karena kebudayaan yang member corak pengalaman masyarakat.

d. Media Massa

Dalam pembentukan surat kabar maupun media komunikasi lainnya, berita yang seharusnya factual disampaikan secara objektif cenderung dipengaruhi oleh sikap penulisnya, akibatnya berpengaruh terhadap sikap konsumennya.

e. Lembaga pendidikan dan lembaga agama

Konsep moral dan ajaran dari lembaga pendidikan dan lembaga agama sangat menentukan sistem kepercayaan, tidaklah mengherankan jika kalau pada gilirannya konsep tersebut mempengaruhi sikap.

f. Faktor emosional

Kadang kala, suatu bentuk sikap yang merupakan persyaratan yang didasari emosi yang berfungsi sebagai semacam penyaluran frustrasi atau penglihatan bentuk mekanisme pertahanan ego.(10)

2.2.7. Teori Penyebab Kecelakaan

Heinrich dalam risetnya menemukan sebuah teori yang dinamainya teori domino. Teori ini menyebutkan bahwa pada setiap kecelakaan yang menimbulkan cedera, terdapat lima faktor secara berurutan yang digambarkan sebagai lima domino yang berdiri sejajar, yaitu kebiasaan, kesalahan seseorang, perbuatan, dan

kondisi tidak aman (*hazard*), kecelakaan, serta cedera. Heinrich mengemukakan, untuk mencegah terjadinya kecelakaan, kuncinya adalah dengan memutuskan rangkaian sebab akibat. Misalnya dengan membuang *hazard*, satu domino diantaranya .



Gambar 2.1. Teori domino

Teori ini menyatakan bahwa kecelakaan merupakan akibat dari peristiwa berurutan, kiasan seperti domino jatuh. Jika salah satu domino jatuh, itu akan memicu domino berikutnya jatuh sampai pada domino terakhir. Menghapus faktor kunci membantu mencegah terjadinya reaksi berantai. Heinrich menyoroti domino ketiga sebagai kunci domino. Ini adalah faktor diwakili domino secara berurutan. Faktor-faktor yang berkaitan dengan terjadinya kecelakaan kerja antara lain :

a. Situasi kerja

Situasi kerja berkaitan dengan kondisi lingkungan kerja yang mempengaruhi produktivitas pekerja. Situasi kerja yang dimaksud meliputi :

1. Pengendalian manajemen yang kurang.
2. Standar kerja yang minim.

3. Tidak memenuhi standar.
 4. Perlengkapan yang gagal atau tempat kerja yang tidak mencukupi.
- b. Kesalahan orang
1. Keterampilan dan pengetahuan yang minim.
 2. Masalah fisik atau mental.
 3. Motivasi yang minim atau salah penempatan.
 4. Perhatian yang kurang.
- c. Tindakan tidak aman
- Kesepakatan domino ketiga Heinrich dengan penyebab langsung terjadinya kecelakaan. Heinrich merasa bahwa tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman merupakan faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan kerja. Tindakan tidak aman yang dimaksud meliputi :
1. Tidak mengikuti metode kerja yang telah disetujui.
 2. Mengambil jalan pintas.
 3. Menyingkirkan atau tidak menggunakan perlengkapan keselamatan kerja.
- d. Kecelakaan
1. Kejadian yang tidak terduga.
 2. Akibat kontak dengan mesin atau listrik yang berbahaya.
 3. Terjatuh.
 4. Terhantam mesin atau material yang jatuh, dan sebagainya.
- e. Cidera/ kerusakan
- Terhadap pekerja :

1. Sakit dan penderitaan.
2. Kehilangan pendapatan.
3. Kehilangan kualitas hidup.

Terhadap majikan :

1. Kerusakan pabrik.
2. Pembayaran kompensasi.
3. Kerugian produksi.
4. Kemungkinan proses pengadilan. (15)

2.3. Hipotesis

1. Ada hubungan umur dengan perilaku mengemudi pada pengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
2. Ada hubungan tingkat pendidikan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
3. Ada hubungan pengalaman kerja dengan perilaku mengemudi pada pengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
4. Ada hubungan pengetahuan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
5. Ada hubungan sikap dengan perilaku mengemudi pada pengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan bagian penelitian yang berisi uraian-uraian tentang gambaran alur penelitian yang menggambarkan pola pikir peneliti dalam melakukan penelitian yang lazim disebut paradigma penelitian. Desain penelitian yang digunakan adalah penelitian analitik dengan pendekatan *cross sectional* yaitu suatu penelitian di mana variabel independen dan variabel dependen diukur pada waktu yang sama.(16) Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Mengemudi pada Pengemudi Truk Barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

3.2. Lokasi dan Waktu Penelitian

3.2.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah di Jadi Jaya Express Jalan Bunga Raya II Pasar V No 65 Ternak Buaya Asam Kumbang Medan Selayang 20133. Peneliti memilih lokasi ini sebagai tempat penelitian dikarenakan angka kecelakaan yang cukup tinggi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.

3.2.2. Waktu Penelitian

Waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan penelitian ini yaitu bulan Mei sampai September 2018.

3.3. Populasi dan Sampel

3.3.1. Populasi

Populasi adalah seluruh data yang menjadi perhatian kita dalam suatu ruang lingkup dan waktu yang kita tentukan(16). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh supir truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express sebanyak 40 orang.

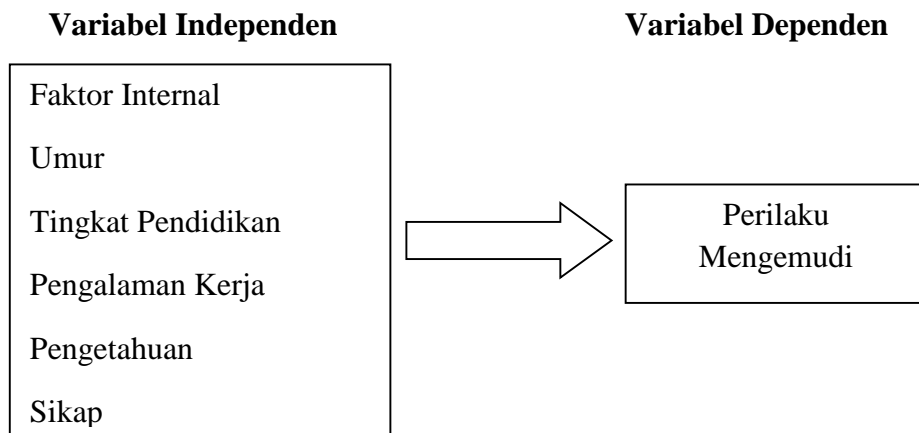
3.3.2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang diambil dengan menggunakan cara-cara tertentu(16). Pengambilan sampel pada penelitian ini adalah dengan menggunakan total populasi yaitu seluruh supir truk di Jadi Jaya Express. Sampel dalam penelitian ini adalah berjumlah 40 orang.

3.4. Kerangka Konsep

Kerangka konsep penelitian pada dasarnya adalah kerangka hubungan antara konsep-konsep yang ingin diamati atau diukur melalui penelitian-penelitian yang akan dilakukan.(17)

Kerangka konsep yang berjudul “Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Mengemudi pada Pengemudi Truk Barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018” adalah



Gambar 3.1. Kerangka Konsep Penelitian

3.5. Definisi Operasional dan Aspek Pengukuran

3.5.1. Definisi Operasional

a. Umur

Masa hidup supir truk Jadi Jaya Express dari mulai ia lahir hingga masa kini.

b. Tingkat Pendidikan

Jenjang pendidikan formal terakhir yang di tempuh oleh supir truk Jadi Jaya Express.

c. Pengalaman Kerja

Masa kerja yang dilalui oleh supir truk Jadi Jaya Express.

d. Pengetahuan

Kemampuan kognitif yang di miliki supir truk tentang perilaku mengemudi yang aman dan benar.

e. Sikap

Pandangan/ respon supir truk terhadap peraturan-peraturan dalam mengemudi.

f. Perilaku Mengemudi

Hal-hal yang seharusnya dilakukan dalam mengemudi yang aman dan benar.

3.5.2. Aspek Pengukuran

Tabel 3.1. Aspek Pengukuran

No	Nama Variabel	Cara dan Alat Ukur	Skor	Nilai	Skala Ukur
Variabel Independen					
1.	Umur	Kuesioner	0.<21 tahun 1.>21 tahun	1.Tinggi 0.Rendah	Ordinal
2.	Tingkat Pendidikan	Kuesioner	0. SD 1. SMP 2. SMA	1.Tinggi 0.Rendah	Nominal
3.	Pengalaman Kerja	Kuesioner	0.<2 tahun 1.>2 tahun	1.Baik 0.Kurang baik	Ordinal
4.	Pengetahuan	Kuesioner	0.6-10 Baik 1.0-5Kurang baik	1.Benar 0.Salah	Ordinal
5.	Sikap	Kuesioner	0.6-10 Baik 1.0-5 Kurang baik	1.Setuju 0.Tidak setuju	Ordinal

Variabel Dependen					
1.	Perilaku Mengemudi	Kuesioner	1.7-13 Baik 0.0-6Tidak baik	0.Ya 1.Tidak	Ordinal

3.6. Metode Pengumpulan Data

Metode pengambilan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

3.6.1. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan sendiri oleh perorangan/ suatu organisasi secara langsung dari objek yang diteliti dan untuk kepentingan studi yang bersangkutan yang dapat berupa interview, observasi. Data primer diperoleh dari keterangan secara langsung dari seorang sasaran peneliti yaitu supir truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan tahun 2018.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh/ dikumpulkan dan disatukan oleh studi-studi sebelumnya atau yang diterbitkan oleh berbagai instansi lain, biasanya sumber tidak langsung berupa data dokumentasi dan arsip-arsip. Data sekunder diperoleh dari Ekspedisi Jadi Jaya Express tahun 2018.

c. Data Tersier

Data tersier adalah data yang diperoleh dari naskah yang sudah di publikasikan.

3.6.2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data menggunakan lembar pertanyaan (kuesioner).

3.6.3. Uji Validitas dan Reliabilitas

a. Uji Validitas

Uji validitas adalah suatu indeks yang menunjukkan alat ukur itu benar – benar mengukur apa yang diukurnya dengan menggunakan alat bantu SPSS. Uji validitas dilakukan untuk mengetahui apakah pertanyaan pada kuesioner layak untuk diteliti.(17). Lokasi uji validitas dilakukan di Ekspedisi Semangat, jalan Cemara Medan dengan jumlah supir sebanyak 30 orang. Kriteria validitas instrument penelitian yaitu $r\text{-hitung} > r\text{-tabel}$ maka butir instrument dinyatakan valid. Jika $r\text{-hitung} < r\text{-tabel}$ maka butir instrument dinyatakan tidak valid. Berdasarkan dari pengujian validitas kepada 30 responden maka diperoleh nilai $r\text{-tabel}$ (0,361).

Tabel 3.2. Hasil Uji Validitas Variabel Pengetahuan

No	Variabel	r-hitung	r-tabel	Keterangan
1.	Pengetahuan 1	.723	0,361	Valid
2.	Pengetahuan 2	.427	0,361	Valid
3.	Pengetahuan 3	.699	0,361	Valid
4.	Pengetahuan 4	.549	0,361	Valid
5.	Pengetahuan 5	.583	0,361	Valid
6.	Pengetahuan 6	.704	0,361	Valid
7.	Pengetahuan 7	.746	0,361	Valid
8.	Pengetahuan 8	.606	0,361	Valid
9.	Pengetahuan 9	.674	0,361	Valid
10.	Pengetahuan 10	.632	0,361	Valid

Tabel 3.3. Hasil Uji Validitas Variabel Sikap

No	Variabel	r-hitung	r-tabel	Keterangan
1.	Sikap 1	.783	0,361	Valid
2.	Sikap 2	.692	0,361	Valid
3.	Sikap 3	.767	0,361	Valid
4.	Sikap 4	.776	0,361	Valid
5.	Sikap 5	.525	0,361	Valid
6.	Sikap 6	.606	0,361	Valid
7.	Sikap 7	.432	0,361	Valid
8.	Sikap 8	.806	0,361	Valid
9.	Sikap 9	.675	0,361	Valid
10.	Sikap 10	.606	0,361	Valid

Tabel 3.4. Hasil Uji Validitas Variabel Perilaku Mengemudi

No	Variabel	r-hitung	r-tabel	Keterangan
1.	PM 1	.710	0,361	Valid
2.	PM 2	.489	0,361	Valid
3.	PM 3	.720	0,361	Valid
4.	PM 4	.635	0,361	Valid
5.	PM 5	.683	0,361	Valid
6.	PM 6	.600	0,361	Valid
7.	PM 7	.428	0,361	Valid
8.	PM 8	.588	0,361	Valid
9.	PM 9	.549	0,361	Valid
10.	PM 10	.782	0,361	Valid
11.	PM 11	.694	0,361	Valid
12.	PM 12	.558	0,361	Valid
13.	PM 13	.604	0,361	Valid
14.	PM 14	.646	0,361	Valid
15.	PM 15	.778	0,361	Valid

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Hal ini berarti menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran itu tetap konsisten atau tetap asas bila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama, dengan menggunakan alat ukur yang sama. Uji reliabilitas atau perhitungan reliabilitas harus dilakukan

hanya pada pertanyaan – pertanyaan yang sudah memiliki validitas dengan demikian harus memperhitungkan uji validitas terlebih dahulu sebelum menghitung uji reliabilitas. Dalam penelitian untuk mengetahui reliabilitas dilakukan dengan cara melakukan uji *cronbach's alpha* yaitu bila *cronbach alpha*

0,6 artinya variabel reliabel tetapi jika *cronbach's alpha* < 0,6 artinya variabel tidak reliabel.(17)

Tabel 3.5. Hasil Uji Reliabilitas Variabel Pengetahuan

No	Variabel	Cronbach's alpha	Keterangan
1.	Pengetahuan	.893	Reliabel

Berdasarkan hasil uji reliabilitas variabel pengetahuan terlihat nilai *cronbach's alpha* > 0,6 maka kuesioner tersebut dikatakan reliabel, dapat dilihat pada tabel 3.5.

Tabel 3.6. Hasil Uji Reliabilitas Variabel Sikap

No	Variabel	Cronbach's alpha	Keterangan
1.	Sikap	.907	Reliabel

Berdasarkan hasil uji reliabilitas variabel sikap terlihat nilai *cronbach's alpha* > 0,6 maka kuesioner tersebut dikatakan reliabel, dapat dilihat pada tabel 3.6.

Tabel 3.7. Hasil Uji Reliabilitas Variabel Perilaku Mengemudi

No	Variabel	Cronbach's alpha	Keterangan
1.	Perilaku Pengemudi	.920	Reliabel

Berdasarkan hasil uji reliabilitas variabel perilaku mengemudi terlihat nilai *cronbach's alpha* > 0,6 maka kuesioner tersebut dikatakan reliabel, dapat dilihat pada tabel 3.7.

3.7. Metode Pengolahan Data

Pengolahan data adalah suatu proses dalam memperoleh data ringkasan atau angka ringkasan dengan menggunakan cara-cara atau rumus-rumus tertentu.(18)
Data yang terkumpul diolah dengan komputerisasi dengan langkah-langkah sebagai berikut :

1. *Collecting*

Mengumpulkan data yang berasal dari kuesioner, angket maupun observasi.

2. *Checking*

Dilakukan dengan memeriksa kelengkapan jawaban kuesioner atau lembar observasi dengan tujuan agar data diolah secara benar sehingga pengolahan data memberikan hasil yang valid dan realibel dan terhindar dari bias.

3. *Coding*

Pada langkah ini penulis melakukan pemberian kode pada variabel-variabel dirubah nomor.

4. *Entering*

Data entry, yakni jawaban-jawaban dari masing-masing responden yang masih dalam bentuk “kode” (angka atau huruf) dimasukkan ke dalam program komputer yang digunakan peneliti yaitu SPSS.

5. *Processing*

Semua data yang telah diinput kedalam aplikasi komputer akan dioalah sesuai dengan kebutuhan dari penelitian.(17)

3.8. Analisis Data

3.8.1. Analisis Univariat

Analisis Univariat yang dilakukan terhadap tiap variabel dari hasil penelitian. Pada umumnya dalam analisis ini hanya menghasilkan distribusi dan persentase dari tiap variabel.(18)

3.8.2. Analisis Bivariat

Analisis bivariat yang dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau berkorelasi. Dalam analisis ini dapat dilakukan pengujian statistik uji chi square dengan tingkat kepercayaan 95% (0,05). (18)