

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Ekspedisi Jadi Jaya Express berdiri sejak tahun 2007 beralamat di Jalan Bunga Raya II Pasar V No 65 Ternak Buaya Asam Kumbang Medan Selayang. Ekspedisi Jadi Jaya Express berpusat di kota Medan Sumatera Utara dan satu kantor perwakilan di Ancol Jakarta Utara.

1. Visi

Menjadi perusahaan yang berkompetensi dalam bidang jasa transportasi darat.

2. Misi

Memberikan service pelayanan prima dengan harga yang kompetitif.

3. Motto

Layanan prima-harga murah

4.2. Hasil Penelitian

a. Hasil Univariat

Analisis univariat adalah untuk menjelaskan/ mendeskripsikan karakteristik masing-masing variabel yang di teliti. Bentuknya tergantung dari jenis datanya. Untuk data kategorik hanya dapat menjelaskan angka/ nilai jumlah dan persentase masing-masing kelompok. Sedangkan untuk data numerik digunakan nilai mean, median, standar deviasi dan lain-lain. (17)

1. Umur Supir

Distribusi frekuensi responden berdasarkan umur supir di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018

Tabel 4.1. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Umur Supir

No.	Umur (Tahun)	Jumlah	
		f	%
1.	< 21 tahun	7	17,5
2.	> 21 tahun	33	82,5
Total		40	100

Berdasarkan tabel 4.1. dapat diketahui bahwa umur supir paling banyak pada umur > 21 tahun dengan frekuensi 33 (82,5%) orang supir, sedangkan umur supir paling sedikit adalah < 21 tahun dengan frekuensi 7 (17,5%) orang pekerja.

2. Tingkat Pendidikan Supir

Distribusi frekuensi responden berdasarkan tingkat pendidikan supir di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018

Tabel 4.2. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Supir

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah	
		f	%
1.	Pendidikan menengah	11	27,5
2.	Pendidikan rendah	29	72,5
Total		40	100

Berdasarkan tabel 4.2. dapat diketahui bahwa tingkat pendidikan pekerja paling banyak pada tingkat pendidikan rendah dengan frekuensi 29 (72.5%) orang pekerja, sedangkan tingkat pendidikan pekerja paling sedikit adalah tingkat pendidikan tinggi dengan frekuensi 11 (27.5%) orang pekerja.

3. Pengalaman Kerja Supir

Distribusi frekuensi responden berdasarkan pengalaman kerja supir di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018

Tabel 4.3. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja Supir

No.	Pengalaman Kerja	Jumlah	
		f	%
1.	< 2 tahun	20	50
2.	> 2 tahun	20	50
	Total	40	100

Berdasarkan tabel 4.3. dapat diketahui bahwa pengalaman kerja pada pekerja seimbang yaitu < 2 tahun dengan frekuensi 20 (50%) dan > 2 tahun dengan frekuensi 20 (50%).

4. Pengetahuan Supir

Distribusi frekuensi responden berdasarkan pengetahuan supir di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018

Tabel 4.4. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan Responden

No	Pengetahuan	Salah		Benar		Total	
		f	%	f	%	f	%
1.	Seorang pengemudi (supir) harus memiliki SIM	6	15,0	34	85,0	40	100,0
2.	Seorang pengemudi harus mempunyai energi yang cukup saat mengemudi.	21	52,5	19	47,5	40	100,0
3.	Pada saat mengemudi seorang pengemudi harus mematuhi rambu-rambu lalulintas.	25	62,5	18	45,0	40	100,0

Lanjutan Tabel 4.4.

No	Pengetahuan	salah		benar		total	
		f	%	f	%	f	%
4.	Jika kecepatan kendaraan rendah maka kendaraan mengambil jalur sebelah kiri jalan.	22	55,0	18	45,0	40	100,0
5.	Seorang pengemudi harus memiliki keahlian atau kompetensi dalam mengemudi.	24	60,0	16	40,0	40	100,0
6.	Ketika berpapasan dengan kendaraan lain dari berlawanan arah pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas maka wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan.	27	67,5	13	32,5	40	100,0
7.	Penyebab terbanyak hilangnya control kendaraan adalah pada saat mengemudi terlalu kencang.	26	65,0	14	35,0	40	100,0
8.	Jika membongkar atau memuat barang dari kendaraan harus di tempat yang telah ditentukan.	28	70,0	12	30,0	40	100,0
9.	Pada saat kendaraan anda berhenti untuk waktu yang sebentar anda tidak perlu memasang rem tangan.	20	50,0	20	50,0	40	100,0
10.	Sebelum anda melakukan perjalanan, anda menyiapkan surat-surat kendaraan seperti, SIM, STNK, KTP dan surat jalan kendaraan lainnya yang selalu update dan Sebelum anda melakukan perjalanan, anda menyiapkan surat-surat kendaraan seperti, SIM, STNK, KTP dan surat jalan kendaraan lainnya yang selalu update.	19	47,5	21	52,5	40	100,0

Berdasarkan tabel 4.4. diperoleh data pengetahuan responden sebagian besar kurang baik sebanyak 33 responden (82.5%) dan jumlah yang paling sedikit adalah responden dengan pengetahuan baik sebanyak 7 responden (17.5%).

5. Sikap Supir

Distribusi frekuensi responden berdasarkan sikap supir di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018

Tabel 4.5. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Sikap Supir

No	Sikap	Tidak setuju		Setuju		Total	
		f	%	f	%	f	%
1.	Pada anda mengemudi anda menerima telepon/ SMS.	19	47,5	21	52,5	40	100,0
2.	Posisi tangan yang benar pada kemudi adalah selalu berada di bagian luar kemudi.	25	62,5	15	37,5	40	100,0
3.	Anda merokok pada saat mengemudi.	25	62,5	15	37,5	40	100,0
4.	Pada saat diperjalanan, anda bersendau gurau dengan teman kerja.	30	75,0	10	25,0	40	100,0
5.	Posisi memegang kemudi yang benar adalah dengan 2 tangan.	23	57,5	17	42,5	40	100,0
6.	Posisi duduk yang baik dan benar saat mengemudi adalah duduk tegak dengan punggung lurus dan bahu sedikit ke belakang.	29	72,5	11	27,5	40	100,0
7.	Sebelum melewati kendaraan lain anda harus melihat kaca spion untuk memastikan situasi lalu lintas	26	65,0	14	35,0	40	100,0

Lanjutan Tabel 4.5.

No	Sikap	Tidak Setuju		Setuju		Total	
		f	%	f	%	f	%
8.	Pada kondisi jalan menurun kaki kanan anda selalu siap berada di pedal rem.	23	57,5	17	42,5	40	100,0
9.	Anda menggunakan sabuk pengaman (seat belt) pada saat mengemudi.	25	62,5	15	37,5	40	100,0
10.	Anda mengemudi dengan satu tangan sementara tangan yang lain memegang minuman.	23	57,5	17	42,5	40	100,0

Berdasarkan tabel 4.5. diperoleh data sikap responden sebagian besar kurang baik sebanyak 37 responden (92.5%) dan jumlah yang paling sedikit adalah responden dengan sikap baik sebanyak 3 responden (7.5%).

6. Perilaku Mengemudi Supir

Distribusi frekuensi responden berdasarkan perilaku mengemudi supir di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018

Tabel 4.6. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Perilaku Mengemudi Supir

No	Perilaku Mengemudi	Tidak		Ya		Total	
		f	%	f	%	f	%
1.	Sebelum mengemudi saya memeriksa kelengkapan kendaraan selama 30 menit.	21	52,5	19	47,5	40	100,0
2.	Jika kecepatan kendaraan saya 60 km/jam maka jarak aman yang harus saya lakukan adalah 60km	19	47,5	21	52,5	40	100,0

No	Perilaku Mengemudi	Tidak		Ya		Total	
		f	%	f	%	f	%
3.	Pada saat lampu lalu lintas berwarna kuning dan akan segera menjadi merah, saya memelankan kendaraan dan bersiap untuk berhenti.	0	0,0	40	100,0	40	100,0
4.	Pada saat terburu-buru, saya akan tetap menambah kecepatan kendaraan tanpa memperhatikan jarak dengan kendaraan lain di depan saya.	0	0,0	40	100,0	40	100,0
5.	Pada saat lampu merah, saya akan terus jalan karena kondisi jalan sangat sepi.	17	42,5	23	57,5	40	100,0
6.	Pengemudi dapat selalu langsung belok ke kiri pada setiap persimpangan jalan.	12	30,0	28	70,0	40	100,0
7.	Pada saat merasa lelah/ngantuk saya menghentikan perjalanan dan istirahat terlebih dahulu.	18	45,0	22	55,0	40	100,0
8.	Ketika mengemudi, saya akan memperhatikan kondisi jalan di sekitar saya pada saat situasi macet.	16	40,0	24	60,0	40	100,0
9.	Posisi dasar tangan yang tepat saat mengemudi adalah tangan kiri di posisi jam 9 dan tangan kanan di posisi jam 3.	18	45,0	22	55,0	40	100,0
10.	Pada saat jalan berlubang, saya tidak akan mengurangi kecepatan kendaraan karena kondisi jalan sepi.	0	0,0	40	100,0	40	100,0

Lanjutan Tabel 4.6.

No	Perilaku Mengemudi	Tidak		Ya		Total	
		f	%	f	%	f	%
11.	Saat saya memarkir kendaraan saya melihat langsung ke belakang kendaraan bukaanya melihat ke kaca spion di dalam dan samping kendaaran saya.	19	47,5	21	52,5	40	100,0
12.	Pada kondisi jalan macet, saya tidak memperhatikan jarak antara kendaraan saya dengan kendaraan lain.	14	35,0	26	65,0	40	100,0
13.	Ketika saya selesai mengemudi saya memeriksa kembali kelengkapan kendaraan.	19	47,5	21	52,5	40	100,0

Berdasarkan tabel 4.6. diperoleh data perilaku mengemudi responden sebagian besar tidak baik sebanyak 27 responden (67.5%) dan jumlah yang paling sedikit adalah perilaku mengemudi responden dengan baik sebanyak 7 responden (32.5%).

b. Hasil Bivariat

Analisis bivariat yang dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan. Uji *Chi Square* merupakan uji statistik Non Parametrik yang tidak mensyaratkan data terdistribusi normal. Uji *chi square* untuk menguji apakah variabel X (kategori) mempunyai hubungan dengan variabel Y (kategori). (17)

7. Uji *Chi Square* Umur dengan Perilaku Mengemudi

Tabulasi silang antara hubungan umur supir dengan perilaku mengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Tabel 4.7. Analisis Hubungan Umur dengan Perilaku Mengemudi

No	Umur	Perilaku Mengemudi				Total		Sig-p
		Tidak Baik		Baik		f	%	
		f	%	f	%			
1.	< 21 tahun	6	85,7	1	14,3	7	100,0	1,000
2.	> 21 tahun	25	75,8	8	24,2	33	100,0	
Jumlah		31	77,5	9	22,5	40	100,0	

Berdasarkan tabel 4.7. di atas hasil analisis hubungan antara umur responden dengan perilaku mengemudi menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p- valuenya (1,000) lebih besar dari nilai (0,05). Uji hubungan yang dilakukan adalah uji *chi square*.

8. Uji *Chi Square* Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Mengemudi

Tabulasi silang antara hubungan tingkat pendidikan supir dengan perilaku mengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Tabel 4.8. Analisis Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Mengemudi

No	Tingkat Pendidikan	Perilaku Mengemudi				Total		Sig-p
		Tidak Baik		Baik		f	%	
		f	%	f	%			
1.	Pendidikan Rendah	21	72,4	8	27,6	29	100,0	0,399
2.	Pendidikan Menengah	10	90,9	1	9,1	11	100,0	
Jumlah		31	77,5	9	22,5	40	100,0	

Berdasarkan tabel 4.8. di atas hasil analisis hubungan antara tingkat pendidikan responden dengan perilaku mengemudi menunjukkan bahwa tidak

terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p- valuenya (0,399) lebih besar dari nilai p-valuenya (0,05). Uji hubungan yang dilakukan adalah uji *chi square*.

9. Uji *Chi Square* Pengalaman Kerja dengan Perilaku Mengemudi

Tabulasi silang antara hubungan pengalaman kerja supir dengan perilaku mengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Tabel 4.9. Analisis Hubungan Pengalaman Kerja dengan Perilaku Mengemudi

No	Pengalaman Kerja	Perilaku Mengemudi				Total		Sig-p
		Tidak Baik		Baik		f	%	
		f	%	f	%			
1.	< 2 tahun	18	90,0	2	10,0	20	100,0	0,127
2.	> 2 tahun	13	65,0	7	35,0	20	100,0	
Jumlah		31	77,5	9	22,5	40	100,0	

Berdasarkan tabel 4.9. di atas hasil analisis hubungan antara pengalaman kerja responden dengan perilaku mengemudi menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p- valuenya (0,127) lebih besar dari nilai p-valuenya (0,05). Uji hubungan yang dilakukan adalah uji *chi square*.

10. Uji *Chi Square* Pengetahuan dengan Perilaku Mengemudi

Tabulasi silang antara hubungan pengetahuan supir dengan perilaku mengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Tabel 4.10. Analisis Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Mengemudi

No	Pengetahuan	Perilaku Mengemudi				Total		Sig-p
		Tidak Baik		Baik		f	%	
		f	%	f	%			
1.	Kurang baik	28	84,8	5	15,2	33	100,0	0,034
2.	Baik	3	42,9	4	57,1	7	100,0	
Jumlah		31	77,5	9	22,5	40	100,0	

Berdasarkan tabel 4.10. di atas hasil analisis hubungan antara pengetahuan responden dengan perilaku mengemudi menunjukkan bahwa terdapat hubungan

yang signifikan karena nilai p- valuenya (0,034) lebih kecil dari nilai p- valuenya(0,05). Uji hubungan yang dilakukan adalah *ujichi square*.

11. Uji *Chi Square* Sikap dengan Perilaku Mengemudi

Tabulasi silang antara hubungan sikap supir dengan perilaku mengemudi di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Tabel 4.11. Analisis Hubungan Sikap dengan Perilaku Mengemudi

No	Sikap	Perilaku Mengemudi				Total		Sig-p
		Tidak Baik		Baik		f	%	
		f	%	f	%			
1.	Kurang baik	31	83,8	6	16,2	37	100,0	0,009
2.	Baik	0	0,0	3	100,0	3	100,0	
Jumlah		31	77,5	9	22,5	40	100,0	

Berdasarkan tabel 4.11. di atas hasil analisis hubungan antara sikap responden dengan perilaku mengemudi menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p- valuenya (0,009) lebih besar dari nilai p- valuenya (0,05). Uji hubungan yang dilakukan adalah *ujichi square*.

4.3. Pembahasan

4.3.1. Hubungan Umur dengan Perilaku Mengemudi

Berdasarkan tabel 4.7. diatas, diketahui bahwa 6 orang (85,7%) responden yang berumur < 21 tahun dengan perilaku mengemudi yang tidak baik dan perilaku mengemudi baik berjumlah 1 orang (14,3%) dan responden yang berumur >21 tahun diketahui 25 (75,8%) orang yang perilaku mengemudi tidak baik dan 8 (24,2%) orang yang berperilaku mengemudi baik.

Hasil uji statistik *chi square* menunjukkan nilai signifikan *pvalue* = 1,000 > (0,05). Hal ini membuktikan bahwa umur tidak berhubungan dengan perilaku

mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Yuwono dengan judul Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Driving* pada Supir Bus di Terminal Tirtonadi Tahun 2017. Variabel independent umur tidak berhubungan dengan perilaku *safety driving*, pada variabel umur ditemukan hasil $p = 0,938$. (5)

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.(11)

Pekerja muda usia biasanya kurang berpengalaman dalam pekerjaanya. 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)

Menurut asumsi peneliti, umur pada supir truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018 dapat mempengaruhi dalam bertindak

berkendara. Semakin bertambah umur seseorang semakin berhati-hati dalam bertindak mengemudi dan lebih memiliki kesadaran dalam berkendara untuk terhindar dari potensi bahaya kecelakaan lalu lintas yang mungkin dapat terjadi.

4.3.2. Hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Mengemudi

Berdasarkan tabel 4.8. diatas, diketahui bahwa 21 orang (72,4%) responden yang pendidikan rendah dengan perilaku mengemudi yang tidak baik dan perilaku mengemudi baik berjumlah 8 orang (27,6%) dan responden yang pendidikan menengah diketahui 10 orang (90,9%) yang perilaku mengemudi tidak baik dan 1 (9,1%) orang yang berperilaku mengemudi baik.

Hasil uji statistik *chi square* menunjukkan nilai signifikan p value = 0,399 > (0,05). Hal ini membuktikan bahwa tingkat pendidikan tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Yuwono dengan judul Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Driving* pada Supir Bus di Terminal Tirtonadi Tahun 2017. Variabel tingkat pendidikan tidak berhubungan dengan perilaku *safety driving*, pada variabel tingkat pendidikan ditemukan hasil $p = 0,545$. (5)

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Dahlan dengan judul Faktor-faktor yang Berhubungan dengan *Safety Driving* pada Supir Bus Trayek Manado-Amurang di Terminal Malalayang Tahun 2013. Variabel tingkat pendidikan tidak berhubungan dengan perilaku *safety driving*, pada variabel tingkat pendidikan ditemukan hasil $p = 0,783$.(18)

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. (11)

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)

Menurut Green, tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku, sehingga latar belakang pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap suatu perilaku. Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin tinggi pula tingkat pengetahuannya, sehingga akan mudah untuk menerima dan mengembangkan pengetahuan serta teknologi. Seseorang yang memiliki pendidikan yang tinggi diasumsikan akan semakin bijak dalam mengambil keputusan.(3)

Menurut asumsi peneliti, tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang untuk lebih baik dan lebih bijak dalam

bertindak. Pengemudi yang tingkat pendidikannya lebih tinggi belum tentu selamanya bertindak aman dalam berkendara. Hal ini bisa juga disebabkan karena supir belum mendapatkan pelatihan tentang *safety driving*.

4.3.3. Hubungan antara Pengalaman Kerja dengan Perilaku Mengemudi

Berdasarkan tabel 4.9. diatas, diketahui bahwa 18 orang (90,0%) responden yang memiliki pengalaman kerja < 2 tahun dengan perilaku mengemudi yang tidak baik dan perilaku mengemudi baik berjumlah 2 orang (10,0%) dan responden yang memiliki pengalaman kerja > 2 tahun diketahui 13 orang (65,0%) yang perilaku mengemudi tidak baik dan 7 orang (35,0%) yang berperilaku mengemudi baik.

Hasil uji statistik *chi square* menunjukkan nilai signifikan *p value* = $0,127 > (0,05)$. Hal ini membuktikan bahwa pengalaman kerja tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Noviandi dengan judul Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang Tahun 2017. Variabel bahwa masa kerja tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman dengan nilai signifikan $p = 0,511.(4)$

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.(4)

Menurut teori Max Webber yang dikemukakan oleh Rizer menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya. Jadi semakin lama seseorang melakukan suatu aktivitas maka seseorang tersebut akan semakin mengetahui aktivitas tersebut(3)

Menurut asumsi peneliti, pengalaman kerja pada supir truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan dapat mempengaruhi perilaku mengemudi. Semakin lama pengalaman kerja yang dimiliki semakin bagus perilaku mengemudi seseorang dalam berkendara. Seseorang yang pengalaman kerjanya lebih lama dapat mengetahui dan memahami situasi dan kondisi jalan yang ia lalui saat berkendara sehingga pengemudi lebih berhati hati pada saat mengemudi.

4.3.4. Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Mengemudi

Berdasarkan tabel 4.10. diatas, diketahui bahwa 28 orang (84,4%) responden yang memiliki pengetahuan kurang baik dengan perilaku mengemudi yang tidak baik dan perilaku mengemudi baik berjumlah 5 orang (15,2%) dan responden yang memiliki pengetahuan baik diketahui 3 orang (42,9%) yang perilaku mengemudi tidak baik dan 4 orang (57,1%) yang berperilaku mengemudi baik.

Hasil uji statistik *chi square* menunjukkan nilai signifikan p value = 0,034 > (0,05). Hal ini membuktikan bahwa pengetahuan berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Noviandi dengan judul Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang Tahun 2017. Variabel bahwa pengetahuan berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman dengan nilai signifikan $p = 0,027$.(4)

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Yuwono dengan judul Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Driving* pada Supir Bus di Terminal Tirtonadi Tahun 2017. Variabel independent pengetahuan berhubungan dengan perilaku *safety driving*, pada variabel umur ditemukan hasil $p = 0,019$. (5)

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 criteria yang ditentukan sendiri atau norma-norma yang berlaku dimasyarakat.(12)

Menurut asumsi peneliti, pengetahuan yang dimiliki supir truk barang Ekspedisi Jadi Jaya Express dalam kategori tidak baik karena supir tidak pernah diberikan pelatihan tentang perilaku mengemudi yang aman dan benar. Dalam mengemudi seorang supir bekerja mengandalkan pengalaman yang ia miliki tanpa mematuhi peraturan berkendara yang aman dan benar. Sehingga pengetahuan yang mereka miliki tentang perilaku mengemudi yang aman dan benar tidak banyak.

4.3.5. Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Mengemudi

Berdasarkan tabel 4.11. diatas, diketahui bahwa 31 orang (83,8%) responden yang memiliki sikap kurang baik dengan perilaku mengemudi yang tidak baik dan perilaku mengemudi baik berjumlah 6 orang (16,2%) dan responden yang memiliki sikap baik diketahui tidak responden yang perilaku mengemudi tidak baik dan 3 orang (100,0%) yang berperilaku mengemudi baik.

Hasil uji statistik *chi square* menunjukkan nilai signifikan p value = 0,009 > (0,05). Hal ini membuktikan bahwa sikap berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Prasetya dengan judul Faktor-faktor yang Berhubungan dengan *Safety Driving* pada Pengemudi di Bus Ekonomi Trayek Semarang-Suarabaya di Terminal Terboyo Semarang Tahun 2016. Variabel independent sikap berhubungan dengan perilaku *safety driving*, pada variabel sikap ditemukan hasil $p = 0,004$. (19)

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).(17)

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.

3. 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.

4. Media Massa

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

5. 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.

6. 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)

Menurut hasil asumsi peneliti, sikap yang dimiliki seseorang dapat mempengaruhi seseorang dalam bertindak. Semakin sikap seseorang tidak baik dalam bertindak mengemudi maka seseorang tersebut dapat menimbulkan risiko kecelakaan lalu lintas yang cukup besar pada saat berkendara.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

1. Umur tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
2. Tingkat pendidikan tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
3. Pengalaman kerja tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
4. Pengetahuan berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.
5. Sikap berhubungan dengan perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express.

5.2. Saran

Berdasarkan dari hasil penelitian yang dilakukan, perilaku mengemudi pada pengemudi truk barang di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan faktor pengetahuan dan sikap yang berhubungan dengan perilaku mengemudi. Sehingga perusahaan perlu membuat suatu pelatihan tentang perilaku mengemudi yang aman dan benar pada pengemudi truk barang, upaya tersebut dilakukan agar pengemudi memiliki pengetahuan, sikap serta keterampilan dalam mengemudi yang aman dan benar dan meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas serta perusahaan juga dapat meminimalkan risiko kerugian materi.

Serta Dinas Perhubungan lebih memerhatikan dan bertanggung jawab atas keselamatan dan kesehatan para supir truk yang selama ini keselamatan dan kesehatan kerjanya yang masih sangat kurang diperhatikan dalam berlalulintas dan memberikan sangsi kepada perusahaan yang tidak melaporkan kejadian kecelakaan lalulintas yang dialami oleh pekerjanya (supir).