

**ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA
PADA PENGEMUDI BUS SEMPATI STAR
DI SIMPANG PONDOK KELAPA
MEDAN SUNGGAL
TAHUN 2018**

SKRIPSI

OLEH

**MARDELINA
NIM: 1702022132**



**PROGRAM STUDI S1 KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA
MEDAN
2019**

**ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA
PADA PENGEMUDI BUS SEMPATI STAR
DI SIMPANG PONDOK KELAPA
MEDAN SUNGGAL
TAHUN 2018**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
untuk Memeroleh Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat (S.K.M)
pada Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat
Institut Kesehatan Masyarakat Helvetia
Peminatan Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Oleh :

**MARDELINA
NIM: 1702022132**



**PROGRAM STUDI S1 KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA
MEDAN
2019**

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Analisis Potensi Kecelakaan Kerja
Pada Pengemudi Bus Sempati Star Di
Simpang Pondok Kelapa Medan
Sunggal Tahun 2018
Nama Mahasiswa : Mardelina
Nomor Induk Mahasiswa : 1702022132
Minat Studi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Menyetujui

Komisi Pembimbing :

Medan, 29 Agustus 2019

Pembimbing I

Wahyuni, S.Psi., M.Kes

Pembimbing II

Budi Aswin, S.K.M., M. Kes

Fakultas Kesehatan Masyarakat
Institut Kesehatan Helvetia
Dekan



Dr. Asriwati, S. Kep., Ns., S.Pd., M.Kes
NIDN. (0910027302)

Telah Diuji pada Tanggal : 29 Agustus 2019

PANITIA PENGUJI SKRIPSI

Ketua : Wahyuni, S.Psi., M.Kes
Anggota : 1. Budi Aswin, S.K.M., M.Kes
2. Safrina Ramadhani, S.K.M., M.K.M

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat (SKM), di Fakultas Kesehatan Masyarakat Institut Kesehatan Helvetia.
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan, penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan tim pembimbing dan masukan tim penelaah/tim penguji.
3. Isi Skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebut nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan atau ketidakbenaran dalam pernyataan ini, saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, sanksi lainnya sesuai dengan normal yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Medan, 29 Agustus 2019
Yang membuat pernyataan

Mardelina

NIM : 1702022

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



I. Data Pribadi

Nama : Mardelina
Tempat/Tanggal Lahir : Petapahan Riau, 13 Maret 1985
Agama : Kristen Protestan
Jenis Kelamin : Perempuan
Alamat : Jl. Mega No 1 Tanung Rejo Medan Sungal

II. Identitas Orang Tua

Nama Ayah : L. Simangunsong
Pekerjaan : Wiraswasta
Nama Ibu : B. Sitorus
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Petapahan Riau

III. Riwayat Pendidikan

Tahun 1991-1997 : SD Negeri No 049 Petapahan Jaya, Tapung Riau
Tahun 1997-2000 : SLTP Negeri 3 Tapung Riau
Tahun 2000-2003 : SMU Negeri 3 Pekanbaru
Tahun 2003-2006 : DIII Akademi Kebidanan Sari Mutiara Medan
Tahun 2017-2019 : Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Institut Kesehatan Helvetia

ABSTRAK

**ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI
BUS SEMPATI STAR DI TERMINAL BUS SEMPATI STAR
SIMPANG PONDOK KELAPA MEDAN SUNGGAL
TAHUN 2018
MARDELINA
1702022132**

Kecelakaan yang terjadi pada pengemudi suatu perusahaan selain merugikan secara langsung bagi korban yang bersangkutan, juga menimbulkan dampak yang tidak ringan bagi perusahaan. Oleh karena itu dilakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui analisis potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Simpang Pondok Kelapa Medan Sunggal Tahun 2018.

Penelitian ini bersifat analitik dengan menggunakan pendekatan desain cross sectional. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah pengemudi Bus Sempati Star berjumlah 60 orang. Sampel dalam penelitian ini adalah 60 orang pengemudi Bus Sempati Star yaitu total dari populasi.

Berdasarkan hasil uji *chi square* dapat diketahui bahwa pengalaman mengemudi ($p=0,004$), kemampuan mengemudi ($p=0,002$), kondisi kendaraan ($p=0,005$), kondisi jalan ($p=0,001$), kondisi fisik tubuh ($p=0,169$) dan kondisi cuaca ($p=0,648$).

Kesimpulan dari hasil penelitian ini yaitu yang berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja adalah pengalaman mengemudi, kemampuan mengemudi, kondisi kendaraan dan kondisi jalan, sedangkan yang tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja adalah kondisi fisik tubuh dan kondisi cuaca. Saran bagi pengemudi Bus Sempati Star agar meningkatkan kemampuan, keterampilan dan pengetahuannya dalam mengemudikan bus, agar para penumpang bus bisa nyaman dan merasa terlindungi selama dalam perjalanan.

Kata Kunci : Pengalaman mengemudi, kondisi kendaraan, kondisi jalan, dan potensi kecelakaan kerja.

ABSTRACT

ANALYSIS OF ACCIDENTS POTENTIAL ON SEMPATI STAR BUS THE DRIVER IN SEMPATI STAR BUS TERMINAL SIMPANG PONDOK KELAPA MEDAN SUNGGAL TAHUN 2018

**MARDELINA
1702022132**

Accidents that occur to the drivers of a company, in addition to directly damaging the victims concerned, also have an adverse impact on the company. Therefore, a study was conducted to determine the analysis of the potential for workplace accidents on Sempati Star bus drivers at Sempati Star Bus Terminal Simpang Pondok Kelapa Medan Sunggal in 2018.

This research was analytic with a cross-sectional design approach. The population used in this study is the number of Sempati Star Bus drivers totalling 60 people. The sample in this study were 60 drivers of the Sempati Star Bus that is the total of the population.

Based on the results of the chi square test it can be seen that the driving experience ($p = .004$), driving ability ($p = .002$), vehicle condition ($p = .0005$), road conditions ($p = .001$), physical condition of the body ($p = .169$) and condition weather ($p = .648$).

The conclusion from the results of this study is related to the potential for workplace accidents are driving experience, driving ability, vehicle conditions and road conditions, while those not related to work accidents are physical conditions of the body and weather conditions. Suggestions for Sempati Star Bus drivers to improve their abilities, skills and knowledge in driving a bus, so that bus passengers can be comfortable and feel protected during the trip.

Keywords: Driving Experience, Vehicle Conditions, Road Conditions, And The Potential of Accidents.


The Legitimate Right by:
Helvetia Language Center

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala berkat dan anugerah-Nya yang berlimpah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Bus Simpati Star Di Terminal Bus Simpati Star Simpang Pondok Kelapa Medan Sunggal Tahun 2018.”**

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat (S.K.M) pada Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini tidak dapat diselesaikan tanpa bantuan berbagai pihak baik dukungan moril material dan sumbangan pemikiran. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada

1. Dr. dr. Hj. Razia Begum Suroyo, M.Sc, M.Kes, selaku Pembina Yayasan Helvetia Medan
2. Imam Muhammad, SE, S.Kom, MM, M.Kes, selaku Ketua Yayasan Helvetia Medan.
3. Dr. H. Ismail Effendy, M.Si, selaku Rektor Institut Kesehatan Helvetia .
4. Dr. dr. Hj. Arifah Devi Fitriani, M. Kes selaku wakil Rektor I Institut Kesehatan Helvetia Medan..
5. Dr. Asri Wati, S.Pd., S.Kep., Ns., M.Kes, selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Institut Kesehatan.
6. Dian Maya Sari Siregar, S.K.M., M.Kes, selaku Ketua Program Studi FKM Institut Kesehatan Helvetia Medan.
7. Wahyuni, S.Psi., M.Kes, selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan mencurahkan waktu, perhatian, ide dan motivasi selama penyusunan skripsi ini.
8. Budi Aswin, S.KM., M.Kes, selaku Dosen Pembimbing II yang meluangkan waktu dan memberikan pemikiran dalam membimbing penulis selama penyusunan skripsi ini

9. Safrina Ramadhani, S.K.M., M.K.M, selaku Penguji yang telah memberikan kritik dan saran demi kesempurnaan skripsi ini
10. Seluruh Dosen Program Studi S1 Fakultas Kesehatan Masyarakat yang telah mendidik dan mengajarkan berbagai ilmu yang bermanfaat bagi penulis.
11. Seluruh Teman K3 Fakultas Kesehatan Masyarakat yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini
12. Pimpinan/Pemilik Bus Sempati Star Bapak Haji Muklis yang telah memberikan tempat dan waktu dalam menyelesaikan skripsi ini.
13. Seluruh Teman Kerja di RSUD Tere Margareth yang telah bersedia membantu menggantikan jaga pada saat-saat konsultasi skripsi ini.
14. Kedua Orang tua saya yang telah memberi motivasi dan semangat dalam penyusunan skripsi ini.
15. Suami saya yang telah memberi motivasi, semangat dan dukungan moril dalam penyusunan skripsi ini.
16. Seluruh Pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis menerima kritik dan saran demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa memberikan rahmat dan berkahnya atas segala kebaikan yang telah diberikan.

Medan, 29 Agustus 2019

Penulis

Mardelina

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGESAHAN	
LEMBAR PENGUJI	
LEMBAR PERNYATAAN	
LEMBAR DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan.....	5
1.3 Tujuan	5
1.4 Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Tinjauan Peneliti Terdahulu	7
2.2 Landasan Teori.....	8
2.2.1 Pengertian Kecelakaan Kerja	8
2.2.2 Teori Kecelakaan Kerja.....	9
2.2.3 Penyebab Kecelakaan Kerja	13
2.2.4 Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan Kerja	15
2.2.5 Kerugian Akibat Kecelakaan Kerja	25
2.2.6 Pencegahan Kecelakaan Kerja	26
2.2.7 Analisis Kecelakaan Kerja	30
2.3 Cara Berlalu Lintas	34
2.3.1 Ketertiban Dan Keselamatan.....	34
2.3.2 Penggunaan Lampu	35
2.3.3 Jalur Atau Lajur Lalu Lintas	35
2.3.4 Tata Cara Melewati	36
2.3.5 Berpapasan	36
2.3.6 Tanjakan Dan Turunan.....	37
2.3.7 Belokan Dan Simpangan.....	37
2.3.8 Persimpangan Sebidang	37
2.3.9 Kecepatan.....	38
2.3.10 Memperlambat Kemaraan.....	38
2.3.11 Berhenti	39
2.3.12 Berkendara Dengan Aman	39
2.4 Hipotesis Penelitian	40
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1 Desain Penelitian	43

3.2	Lokasi Dan Waktu Penelitian	43
3.2.1	Lokasi Penelitian	43
3.2.2	Waktu Penelitian	43
3.3	Populasi Dan Sampel	43
3.3.1	Populasi	43
3.3.2	sampel	44
3.4	Kerangka Konsep	44
3.5	Defenisi Opsional	44
3.5.1	Aspek Pengukuran Variabel.....	43
3.6	Metode Pengumpulan Data	47
3.6.1	Jenis Data	47
3.6.2	Tehnik Pengumpulan Data.....	47
3.6.3	Uji Validitas Dan Reabilitas.....	47
3.7	Metode Pengolahan Data	47
3.7.1	Pengolahan Data	47
3.8	Analisa Data	52
3.8.1	Analisis Univariat	52
3.8.2	Analisis Bivariat.....	52
 BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
4.1	Gambaran Umum Perusahaan.....	54
4.2	Analisi Data.....	56
 BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		
5.1	Kesimpulan	74
5.2	Saran.....	74
 DAFTAR PUSTAKA		76
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Aspek Pengukuran Variabel Penelitian.....	46
Tabel 3.1	Hasil Uji Validitas Pengalaman Mengemudi.....	49
Tabel 3.2	Hasil Uji Validitas Kemampuan Mengemudi.....	49
Tabel 3.3	Hasil Uji Validitas Kondisi Fisik Tubuh	50
Tabel 3.4	Hasil Uji Validitas Kondisi Kendaraan.....	50
Tabel 3.5	Hasil Uji Validitas Kondisi Jalan.....	50
Tabel 3.6	Hasil Uji Validitas Kondisi Cuaca.....	51
Tabel 3.7	Hasil Uji Reliabilitas	52
Tabel 4.1	Distribusi Responden Berdasarkan Pengalaman Mengemudi	56
Tabel 4.2	Distribusi Responden Berdasarkan Kemampuan Mengemudi	56
Tabel 4.3	Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Fisik Tubuh	57
Tabel 4.4	Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Kendaraan	57
Tabel 4.5	Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Jalan	58
Tabel 4.6	Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Cuaca	58
Tabel 4.7	Distribusi Responden Berdasarkan Potensi Kecelakaan Kerja.....	58
Tabel 4.8	Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengalaman Mengemudi terhadap Potensi Kecelakaan Kerja	59
Tabel 4.9	Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kemampuan Mengemudi terhadap Potensi Kecelakaan Kerja	60
Tabel 4.10	Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Fisik Tubuh terhadap Potensi Kecelakaan Kerja	61
Tabel 4.11	Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Kendaraan terhadap Potensi Kecelakaan Kerja	62

Tabel 4.12 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Jalan terhadap Potensi Kecelakaan Kerja.....	63
Tabel 4.13 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Cuaca terhadap Potensi Kecelakaan Kerja.....	64

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Kerangka Konsep	44
----------------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Kuesioner Penelitian
- Lampiran 2 Master Data Uji Validitas
- Lampiran 3 Master Data Penelitian
- Lampiran 4 *Output* Hasil Uji Validitas
- Lampiran 5 *Output* Hasil Penelitian
- Lampiran 6 Lembar Persetujuan Perbaikan Skripsi (Revisi)
- Lampiran 7 Surat Izin Survei Awal
- Lampiran 8 Surat Izin Uji Validitas
- Lampiran 9 Surat Izin Penelitian
- Lampiran 10 Surat Balasan Izin Survei Awal
- Lampiran 11 Surat Balasan Izin Uji Validitas
- Lampiran 12 Surat Balasan Izin Penelitian
- Lampiran 13 Lembar Bimbingan Skripsi Pembimbing 1
- Lampiran 14 Lembar Bimbingan Skripsi Pembimbing 2
- Lampiran 15 Dokumentasi

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda (1). Kecelakaan kerja adalah kejadian yang berhubungan dengan pekerjaan yang dapat menyebabkan cedera atau kesakitan (tergantung dari tingkat keparahannya) kejadian kematian atau kejadian yang dapat menyebabkan kematian (2). Berdasarkan beberapa pengertian tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kecelakaan akibat kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga, dikehendaki, dan dapat menyebabkan kerugian baik jiwa maupun harta benda yang terjadi disebabkan oleh pekerjaan atau pada waktu melakukan pekerjaan serta dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui (3). Kecelakaan kerja yang dimaksud di atas, berlaku di seluruh tempat kerja baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia (4). Termasuk juga kecelakaan yang terjadi di lalu lintas seperti kecelakaan bus atau mobil sebagian besar dipengaruhi oleh faktor pengemudi, penumpang, pemakai jalan, kendaraan, dan fasilitas jalan. Ditemukan kontribusi masing-masing faktor : 75% manusia, 5% faktor kendaraan, 5% kondisi jalan, 1% kondisi lingkungan, dan faktor lainnya (5).

Dalam *Global Status Report on Road Safety-Time For Action*, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) telah mempublikasikan bahwa kematian akibat

kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi (6). Faktanya Indonesia menjadi negara ketiga di Asia di bawah Tiongkok dan India dengan total 38.279 total kematian

Sejak tahun 2015-2018 di Indonesia dilaporkan jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat terus, yaitu dari 4.313.000 menjadi 4.668.000 kasus kecelakaan (7). Jumlah tersebut dipastikan akan terus bertambah menjadi 1,9 juta orang di 2020 mendatang apabila tidak dilakukan apapun untuk menekan jumlah kecelakaan. Pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan diperkirakan menjadi penyebab kematian nomor 5 di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru dan infeksi saluran pernapasan. Atas keprihatinan kondisi yang ada saat ini, Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) meluncurkan *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) dan Indonesia sangat mendukung langkah PBB. Dalam Dekade Aksi Keselamatan Jalan (DAKJ) yang memiliki rentang waktu 10 tahun (2010-2020), memiliki lima pilar yakni manajemen keselamatan jalan, infrastruktur, kendaraan yang lebih menjamin kesehatan, perilaku pengguna jalan, dan penanganan pasca kecelakaan (8).

Kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja tahun 2010 – 2014 yaitu Indonesia berbudaya keselamatan dan kesehatan kerja tahun 2015. Diharapkan baik individu, masyarakat, dan perusahaan sadar dan peduli akan keselamatan dan kesehatan kerja merupakan kebutuhan. Dengan demikian akan terwujudlah setiap orang berbudaya keselamatan dan kesehatan kerja, sehingga terciptalah pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja baik di rumah tangga, lingkungan masyarakat, dan perusahaan atau tempat kerja (9).

Faktor penyebab kecelakaan pada pengemudi di jalan raya dari pihak kepolisian adalah ada 4 faktor yaitu faktor pengemudi (mengantuk, kondisi fisik atau mental, sikap berkendara, keterampilan mengemudi yang buruk, serta pengaruh alcohol), faktor kendaraan itu sendiri (sistem pengereman, kondisi ban, atau sistem kemudi yang tidak baik, atau bahkan modifikasi yang tidak sesuai aturan keselamatan), faktor jalan (desain geometrik jalan dan layout yang tidak sesuai, kondisi permukaan jalan yang kurang memenuhi syarat yaitu berlubang, fasilitas pejalan kaki tidak memadai dan pencahayaan jalan yang kurang, dan faktor lingkungan (faktor cuaca, kondisi alam mungkin pada saat banjir, gempa bumi) (10).

Mengemudi adalah kegiatan menguasai dan mengendalikan kendaraan bermotor di jalan. Jalan merupakan ruang/tempat berlalu lintas segala jenis kendaraan bermotor, dengan berbagai dimensi, 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 mengandung resiko tinggi seperti kerugian, kerusakan, kehilangan, kecelakaan bahkan kematian, dengan demikian pekerjaan mengemudi membutuhkan perhatian penuh dengan konsentrasi sangat tinggi bagi seorang pengemudi. Pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Hal ini karena pengemudi bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan dirinya, penumpang, muatan yang dibawa, maupun pengguna jalan yang lain.

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor psikologis dan fisiologis. Faktor psikologis berupa motivasi, intelegensia, pengalaman, emosi, kedewasaan, dan kebiasaan. Sedangkan faktor fisiologis manusia yang dapat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan adalah sistem sistem, penglihatan, pendengaran, stabilitas perasaan, indera (sentuh, bau), modifikasi (lelah, obat). Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan (11).

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. 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. Termasuk juga kemudahan seseorang untuk mendapatkan surat izin mengemudi, yang diberikan pada usia kurang dari 17 tahun, yang hanya dilakukan dengan menguji kemampuan mengemudi tanpa harus melalui tahap pengujian mental dan disiplin dalam berkendara menyebabkan banyak pengemudi pemula yang mengalami kecelakaan (12)

Hasil survey awal yang dilakukan peneliti di Terminal Bus Simpati Star didapat dari wawancara dengan (Bapak Rais Bucek) sebagai kordinator lapangan Bus Sempati Star, didapatkan bahwasanya 3 tahun terakhir terdapat 25 kecelakaan di mana tahun 2016 sebanyak 7 kecelakaan bus Sempati Star, pada tahun 2017

sebanyak 8 kecelakaan bus Sempati Star dan tahun 2018 sebanyak 10 kecelakaan bus Sempati Star dan penyebabnya adalah dari pengemudi, kondisi kendaraan seperti rem blong dan ada yang disebabkan oleh kondisi jalan yaitu tikungan tajam, hal ini didapatkan dari hasil analisis polisi dari olah TKP dan pengamatan para saksi.

Hal ini sesuai dengan teori bahwa penyebab kecelakaan bus itu terbanyak adalah faktor pengemudi dan sebagian kecil disebabkan oleh kondisi jalan dan kondisi kendaraan. Dari banyaknya kecelakaan yang terjadi di beberapa tahun terakhir pada bus Sempati Star sehingga membuat peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Analisis Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Bus Sempati Star Tahun 2018”.

1.2. Rumusan

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana analisis potensi kecelakaan kerja pada pengemudi Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star tahun 2018.

1.3. Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui potensi kecelakaan kerja pada pengemudi Sempati Star di Terminal Sempati Star tahun 2018.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Bagi Manajemen Bus Sempati Star

Agar pemilik bus mengetahui penyebab potensi kecelakaan bus tersebut dan kedepannya dapat memperbaiki kinerja pengemudi bus, maupun sarana dan prasarana bus.

2. Bagi Pengemudi Bus

Agar pengemudi bus lebih meningkatkan kemampuan, keterampilan dan pengetahuannya dalam mengemudi bus dengan baik untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.

3. Bagi Institut Kesehatan Helvetia Medan

Sebagai Informasi bagi mahasiswa untuk menambah pengetahuan dan sebagai referensi di perpustakaan Institut Kesehatan Helvetia Medan.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Sebagai bahan masukan bagi mereka yang ingin melakukan penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan Darurendra Negara (2016) dengan judul Analisis Kecelakaan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Koridor II Terminal Terboyo – Terminal Sisemut Ungaran Tahun 2016, menyimpulkan bahwa 4 penyebab kecelakaan kerja di jalan pada pengemudi RBT Koridor II pada tahun 2016 adalah faktor pribadi, faktor pekerjaan, tindakan di bawah standar dan kondisi di bawah standar (13).

Penelitian yang dilakukan Windy Pranita Sari (2015) dengan judul Faktor-faktor yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Truk di PT Berkat Nugraha Sinar Lestari Belawan Tahun 2015, menyimpulkan bahwa pengemudi truk yang pernah mengalami kecelakaan kerja berjumlah 14 orang *driver* (35,9%) dan 25 *driver* (64,1%) tidak pernah mengalami kecelakaan kerja. Hasil uji fisher yang tepat menunjukkan bahwa kondisi kendaraan, kondisi jalan dan kondisi fisik tubuh berkorelasi dengan potensi kecelakaan kerja. Hasil uji *regresi logistik biner* dengan metode *backward stepwise* menunjukkan bahwa pengaruh variabel yang paling signifikan adalah kondisi fisik tubuh dengan nilai $p = 0,003$ dan $Exp(\beta) = 0,06$ (11).

Penelitian yang sama dilakukan oleh Iskandar Arfan (2018) dengan judul Studi Epidemiologi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Pontianak, menyimpulkan bahwa sebagian besar distribusi frekuensi variabel epidemiologi

pada kasus adalah sebagai berikut : usia 26-45 tahun (45,7 %), jenis kelamin laki-laki (70,2 %), tidak memiliki sim (82 %). Berdasarkan faktor pengemudi sebagian besar memiliki kebiasaan mengemudi dengan kecepatan tinggi (67 %), faktor kendaraan sebagian besar pengemudi tidak rutin merawat kendaraan (44,7 %), faktor lingkungan sebagian besar pengemudi dalam kondisi jalan gelap (17 %) (14).

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pengertian Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Tak terduga, oleh karena dibelakang peristiwa itu tidak terdapat unsur kesengajaan, lebih-lebih dalam bentuk perencanaan (15)

Kecelakaan kerja didefinisikan sebagai kejadian yang berhubungan dengan pekerjaan yang dapat yang dapat menyebabkan cedera atau kesakitan (tergantung dari keparahannya) kejadian kematian atau kejadian yang dapat menyebabkan kematian (2)

Pengertian kecelakaan kerja yang lain adalah suatu kecelakaan yang berkaitan dengan hubungan kerja dengan perusahaan. Hubungan kerja di sini berarti bahwa kecelakaan terjadi karena akibat dari pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan (16).

Kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan yang berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan atau perkantoran. Hubungan kerja di sini dapat berarti, bahwa kecelakaan dapat terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan (15).

Ruang lingkup kecelakaan kerja pada suatu unit kerja atau perusahaan adalah :

1. Kecelakaan akibat langsung dari suatu pekerjaan,
2. Kecelakaan yang terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan (waktu kerja),
3. Kecelakaan yang terjadi di tempat kerja, yang ada kaitannya dengan pekerjaan,
4. Kecelakaan kerja yang terjadi pada saat perjalanan atau transportasi ke dan dari tempat kerja.

Berdasarkan beberapa pengertian tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kecelakaan akibat kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga, tidak dikehendaki, dan dapat menyebabkan kerugian baik jiwa maupun harta benda yang terjadi disebabkan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan serta dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui.

2.2.2 Teori Kecelakaan Kerja

Teori kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta milik atau kerugian waktu. Salah satu teori yang berkembang untuk menjelaskan terjadinya kecelakaan kerja yang diusulkan oleh H.W. Heinrich yang dikenal sebagai teori Domino Heinrich. Dalam teori tersebut dijelaskan bahwa kecelakaan terdiri atas lima faktor yang saling berhubungan, yaitu

1. kondisi kerja,

2. kelalaian manusia,
3. tindakan tidak aman,
4. kecelakaan, dan
5. cedera.

Teori Frank E. Bird Petersen mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak dikehendaki, dapat mengakibatkan kerugian jiwa serta kerusakan harta benda dan biasanya terjadi sebagai akibat dari adanya kontak dengan sumber energi yang melebihi ambang batas atau struktur. Teori ini memodifikasi teori Domino Heinrich dengan mengemukakan teori manajemen yang berisikan lima faktor dalam urutan suatu kecelakaan, antara lain :

- a. Manajemen kurang kontrol
- b. Sumber penyebab utama
- c. Gejala penyebab langsung
- d. Kontak peristiwa
- e. Kerugian gangguan (tubuh maupun harta benda) (17).

Teori tentang terjadinya suatu kecelakaan antara lain :

1. Teori Kebetulan Murni (*Pure Chance Theory*), yang menyimpulkan bahwa kecelakaan terjadi atas “kehendak Tuhan”, sehingga tidak ada pola yang jelas dalam rangkaian peristiwanya, karena itu kecelakaan terjadi secara kebetulan saja.
2. Teori Kecenderungan Kecelakaan (*Accident Prone Theory*), pada pekerja tertentu lebih sering tertimpa kecelakaan, karena sifat-sifat pribadinya yang memang cenderung mengalami kecelakaan.

3. Teori Tiga Faktor Utama (*Three Main Factors*), menyebutkan bahwa penyebab kecelakaan adalah peralatan, lingkungan, dan faktor manusia pekerja itu sendiri.
4. Teori Dua Faktor (*Two Factor Theory*), kecelakaan disebabkan oleh kondisi berbahaya (*unsafe conditions*) dan tindakan atau perbuatan berbahaya (*unsafe actions*).
5. Teori Faktor Manusia (*Human Factor Theory*), menekankan bahwa pada akhirnya seluruh kecelakaan kerja tidak langsung disebabkan karena kesalahan manusia.

Terdapat 3 kelompok kecelakaan yaitu :

1. Kecelakaan akibat kerja di perusahaan dan perkantoran
2. Kecelakaan lalu lintas
3. Kecelakaan di rumah (15).

Menurut Organisasi Perburuhan Internasional (*ILO*), kecelakaan akibat kerja ini diklasifikasikan berdasarkan empat macam penggolongan, yakni :

1. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan
 - Terjatuh
 - Tertimpa benda
 - Tertumbuk atau terkena benda-benda.
 - Terjepit oleh benda
 - Gerakan-gerakan melebihi kemampuan
 - Pengaruh suhu tinggi
 - Terkena arus listrik

- Kontak bahan-bahan berbahaya atau radiasi

2. Klasifikasi menurut penyebab

- Mesin, misalnya mesin pembangkit tenaga listrik, mesin penggergajian kayu, dan sebagainya.
- Alat angkut, alat angkut darat, udara, dan alat angkut air.
- Peralatan lain misalnya : dapur pembakar dan pemanas, instalasi pendingin, alat listrik, dan sebagainya.
- Bahan-bahan, zat-zat dan radiasi, misalnya : bahan peledak, gas, zat-zat kimia dan sebagainya.
- Lingkungan kerja (di luar bangunan, di dalam bangunan, dan di bawah tanah).
- Penyebab lain yang belum masuk tersebut di atas.

3. Klasifikasi menurut sifat luka atau kelainan

- Patah tulang.
- *Dislokasi* (keseleo).
- Regang otot (urat)
- Memar atau luka dalam yang lain
- Amputasi.
- Luka di permukaan.
- Gegar dan remuk.
- Luka bakar.
- Keracunan-keracunan mendadak,
- Pengaruh radiasi.

- Lain-lain.

4. Klasifikasi menurut letak kelainan atau luka di tubuh

- Kepala
- Leher
- Badan
- Anggota atas
- Anggota bawah
- Banyak tempat
- Letak lain yang tidak termasuk dalam klasifikasi tersebut (18).

2.2.3 Penyebab Kecelakaan kerja

Suatu kecelakaan kerja hanya akan terjadi apabila terdapat berbagai faktor penyebab secara bersamaan pada suatu tempat kerja atau proses produksi. Dari beberapa penelitian, para ahli memberikan indikasi bahwa suatu kecelakaan kerja tidak dapat terjadi dengan sendirinya, akan tetapi terjadi oleh satu atau beberapa faktor penyebab kecelakaan sekaligus dalam suatu kejadian (20).

Adapun penyebab utama kecelakaan kerja yaitu :

1. Peralatan kerja dan perlengkapannya.
2. Tidak tersedianya alat pengaman dan pelindung bagi tenaga kerja.
3. Keadaan tempat kerja yang tidak memenuhi syarat, seperti faktor fisik, dan faktor kimia yang tidak sesuai dengan persyaratan yang tidak diperkenankan.
4. Pekerja kurangnya pengetahuan dan pengalaman tentang cara kerja dan keselamatan kerja serta kondisi fisik dan mental pekerja yang kurang baik.

Akar penyebab kecelakaan dapat dibagi menjadi 2 kelompok :

1. *Immediate causes*

Kelompok ini terdiri dari 2 faktor, yaitu :

1. *Unsafe Acts* (pekerjaan yang tidak aman)

Misalnya penggunaan alat pengaman yang tidak sesuai atau tidak berfungsi, sikap dan cara kerja yang kurang baik, penggunaan peralatan yang tidak aman, melakukan gerakan berbahaya.

2. *Unsafe Condition* (lingkungan yang tidak aman)

Misalnya tidak tersedianya perlengkapan safety atau perlengkapan safety yang tidak efektif, keadaan tempat kerja yang kotor dan berantakan, pakaian yang tidak sesuai untuk kerja, faktor fisik dan kimia di lingkungan kerja tidak memenuhi syarat.

2. *Contributing causes*

1. *Safety manajemen system*

Misalnya instruksi yang kurang jelas, tidak taat pada peraturan, tidak ada perencanaan keselamatan, tidak ada sosialisasi tentang keselamatan kerja, faktor bahaya tidak terpantau, tidak tersedianya alat pengaman dan lain lain.

2. Kondisi mental pekerja

Misalnya kesadaran tentang keselamatan kerja kurang, tidak ada koordinasi, sikap yang buruk, bekerja lamban, perhatian terhadap keselamatan kurang, emosi tidak stabil, pemarah dan lain lain.

3. Kondisi Fisik Pekerja

Misalnya sering kejang, kesehatan tidak memenuhi syarat tuli, mata rabun, dan lain lain (15).

2.2.4 Faktor-faktor yang Memengaruhi Kecelakaan Kerja

Manusia sebagai pengemudi adalah orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudikan, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke tempat tujuan yang diinginkan. Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor fisiologis dan psikologis. Faktor fisiologis manusia yang dapat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan adalah sistem syaraf, penglihatan, pendengaran, stabilitas perasaan, indera lain (sentuh, bau), modifikasi (lelah, obat). Sedangkan faktor psikologis berupa motivasi, intelegensia, pengalaman, emosi, kedewasaan, dan kebiasaan.

Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan (17). Hasil penelitian bahwa 80-85% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia. Kecelakaan dan kesalahan manusia tersebut meliputi faktor usia, jenis kelamin, pengalaman kerja, dan pendidikan. Kesalahan akan meningkat ketika pekerja mengalami stress pada beban pekerjaan yang tidak normal atau ketika kapasitas kerja menurun akibat kelelahan (15).

Adapun karakteristik pengemudi bus, yaitu :

a. Usia

Faktor usia mempunyai hubungan langsung dengan daya nalar dan pengetahuan seseorang. Semakin matang usia seseorang, biasanya cenderung bertambah pengetahuan dan tingkat kedewasaannya.

Memang diakui bahwa pada usia muda seseorang lebih produktif dibandingkan ketika usia tua. Faktor usia mempunyai hubungan langsung dengan logika berfikir dan pengetahuan seseorang. Kemampuan dalam mengendalikan emosi psikis dapat mengurangi terjadinya kecelakaan. Data kecelakaan dari Michigan dalam penelitian Daniel Blower (1996) menyebutkan bahwa pengemudi usia muda memiliki pelanggaran lalu lintas lebih banyak daripada pengemudi yang lebih tua, dengan proporsi kecepatan tidak aman yang lebih tinggi, sembrono/ceroboh dan kegagalan untuk menghasilkan pelanggaran. Jenis kecelakaan dengan pengemudi bus yang lebih muda atas keterlibatan termasuk kecelakaan tunggal-kehilangan kontrol, tabrakan belakang bus dan bus mundur ke bus.

b. Pendidikan

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.

Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap program peningkatan pengetahuan secara langsung dan secara tidak langsung terhadap perilaku.

Pendidikan seseorang mempengaruhi cara berpikir dalam menghadapi pekerjaannya. Peristiwa kecelakaan kerja tentu ada penyebabnya. Salah satu penyebab dari kecelakaan kerja adalah perbuatan tidak aman, seperti perbuatan tidak aman yang disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dan keterampilan, keletihan dan kelesuan, serta sikap dan tingkah laku yang tidak aman. Pendidikan seseorang sangat penting diperhatikan untuk meningkatkan kesadaran akan arti pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja.

c. Masa kerja

Lamanya bekerja juga mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja. Hal ini didasarkan pada lamanya seseorang bekerja akan mempengaruhi pengalaman kerjanya (17).

.Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi terhadap potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus, yaitu:

1. Faktor Pekerja

A. Pengalaman mengemudi

Pengalaman mengemudi sangat ditentukan oleh lamanya seseorang bekerja. Semakin lama dia bekerja maka semakin banyak pengalamannya. Pengalaman mengemudi juga mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja. Pengemudi yang berusia muda mempunyai keterampilan yang baik dalam mengemudi akan tetapi juga paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena lebih dari 70% pengemudi tersebut adalah pemula (19).

B. Kemampuan mengemudi

Kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh faktor yang saling berkaitan, yaitu keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan meliputi cara membelok atau merubah arah, cara mundur, cara mendahului kendaraan lain, cara mengikuti kendaraan lain serta mengendalikan kecepatan kendaraan yang dikemudikan melalui sistem gas, rem dan perseneling.

Menurut UU RI Nomor 22 tahun 2009, pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi dan pada Peraturan Pemerintah No.44 tahun 1993 pasal 27 ayat 1(g) disebutkan syarat untuk memperoleh SIM pengemudi harus lulus ujian teori dan praktek (11).

Lengah adalah melakukan kegiatan lain sambil mengemudi yang dapat mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengemudi, seperti contohnya melihat ke samping, menyalakan rokok, mengambil sesuatu atau menggunakan handphone saat mengemudikan kendaraan.

Lengah dapat mengakibatkan pengemudi menjadi kurang antisipasi dalam menghadapi situasi di jalan raya, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas (19).

C. Kondisi Fisik Tubuh

1. Kelelahan

Kelelahan dapat menyebabkan seseorang tidak cepat dalam mengambil keputusan dan dapat mengurangi konsentrasi. Kelelahan juga dapat menimbulkan ketidakseimbangan dan mengurangi ketajaman pandangan. Oleh karena itu keadaan

tersebut dapat menimbulkan potensi kecelakaan. Lelah juga dapat menimbulkan pengemudi tidak waspada terhadap kondisi di jalan raya dan membuat seseorang tidak dapat mengambil keputusan secara cepat dan menjadi tidak tanggap. Kelelahan pengemudi menyumbang lebih dari 25% kecelakaan (20).

2 Mengantuk

Pengemudi yang mengantuk adalah pengemudi yang kurang konsentrasi akibat kurang tidur atau mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas terbesar diakibatkan oleh pengemudi yang mengantuk. Ketika kurang tidur maka seseorang sejatinya akan berhutang tidur sehingga mengurangi konsentrasi. Ciri-ciri orang yang mengantuk antara lain: menguap, perih pada mata, mengemudi zig-zag, kesulitan mengangkat kepala, lambat dalam menentukan, berhalusinasi, kesulitan mengingat beberapa kilometer yang lalu, mengemudi dengan kecepatan yang tidak stabil (20).

3 Mabuk

Pengemudi dalam keadaan mabuk dapat kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkoba. Pengemudi yang mengkonsumsi alkohol merasa mampu mengendarai kendaraan tetapi tidak dapat memperhatikan hal penting lainnya seperti traffic light, mobil dari samping atau pejalan kaki yang sedang menyebrang. Sedangkan pengemudi yang menggunakan obat-obatan dan narkoba merasa lemah, pusing dan mengantuk. Jika pengemudi menggunakan ganja, salah satu dari narkoba, akan mempengaruhi perhatian seseorang dan mengurangi kemampuan dalam memproses informasi yang diterima. Mengkombinasikan obat-obatan dengan alkohol akan mempengaruhi

performa seseorang dalam berkendara dan berisiko tinggi menyebabkan kecelakaan dengan dampak yang cukup parah (17).

2. Faktor Lingkungan Kerja

A. Kondisi kendaraan

Kendaraan didesain sedemikian rupa untuk mengurangi kecelakaan dan mencegah cedera serius jika terjadi kecelakaan. Sepeda motor dirancang pabrik dengan mempertimbangkan nilai standart keamanan. Kendaraan yang baik harus mendapatkan perawatan secara berkala sehingga semua bagiannya berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem, ban, kaca spion, dan sebagainya. Faktor-faktor kendaraan yang dapat memicu adanya kecelakaan lalu lintas antara lain:

1. Rem Blong

Rem blong merupakan suatu keadaan dimana saat kaki menginjak pedal rem dan rem sudah mencapai rantai motor, akan tetapi rem tidak berfungsi. Keadaan tersebut tidak bisa berubah dan rem menjadi tidak bekerja secara maksimal. Kondisi rem yang tidak berfungsi ini sudah pasti membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diberhentikan. Akan sangat berbahaya apabila pengemudi baru menyadari kondisi rem yang tidak berfungsi itu ketika ia akan bepergian jauh. Oleh karena itu pengemudi sangat dianjurkan untuk selalu melakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum bepergian(10).

2. Ban

Kerusakan ban ada dua jenis, yaitu ban kempes dan pecah. Ban kempes adalah suatu keadaan dimana meskipun ban sudah dipompa sesuai dengan tekanan yang semestinya, ban tetap kempes dan harus sering dipompa, biasanya keadaan ini disebabkan oleh pentil yang rusak atau longgar. Sedangkan ban pecah adalah suatu keadaan dimana meskipun ban sudah dipompa sesuai dengan tekanan yang semestinya, ban tetap kempes dan harus sering dipompa, biasanya keadaan ini disebabkan oleh pentil yang rusak atau longgar.

Sedangkan ban pecah adalah suatu keadaan dimana terdapat lubang pada ban yang disebabkan oleh paku, batu tajam, dan lain sebagainya. Ban selip adalah lepasnya kontak antara permukaan jalan dengan roda kendaraan atau saat melakukan pengereman roda, kendaraan memblokir sehingga pengemudi tidak dapat mengendalikan kendaraan(10).

3. Lampu Kendaraan

Lampu kendaraan diperlukan untuk jalan pada malam hari sebagai penerangan melihat jalan bagi pengemudi, sebagai tanda adanya kendaraan dan pemberi isyarat untuk belok atau berhenti. Setiap kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan lampu-lampu dan alat pemantul cahaya yang meliputi :

- a) Lampu utama berfungsi sebagai alat penerangan jalan dan juga sebagai penanda keberadaan kendaraan pada saat berkendara.
- b) Lampu indikator/penunjuk arah secara berpasangan di bagian depan dan bagian belakang sepeda motor. Lampu ini digunakan untuk memberitahu arah tujuan kita saat berada di persimpangan kepada pengguna jalan lain di belakang kita. Lampu ini juga dapat dipergunakan ketika akan berpindah jalur.

- c) Lampu rem yang berguna agar pengguna jalan di belakang kita dapat melihat bahwa kita sedang melakukan pengereman(11).

B. Kondisi Jalan

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

1. Jalan Berlubang

Jalan berlubang adalah keadaan dimana terdapat cekungan ke dalam pada permukaan jalan yang mulus, cekungan memiliki berbagai ukuran kedalaman dan diameter yang berbeda.

2. Jalan Rusak

Jalan rusak merupakan kondisi jalan yang permukaannya tidak rata atau jalanan yang tidak diaspal atau jalanan beraspal yang sudah retak. Biasanya jalanan yang rusak tidak terdapat di jalan arteri tapi di jalan local. Kondisi ini sering ditemui diluar Pulau Jawa seperti Sumatera dan Kalimantan. Jalan yang rusak mempengaruhi keseimbangan sepeda motor.

3. Jalan Basah/Licin

Permukaan jalan yang licin dapat diakibatkan karena : jalan yang basah akibat hujan atau oli yang tumpah; salju; lumpur, dan es; permukaan dari besi atau rel kereta; serta marka jalan yang menggunakan cat. Keadaan jalan yang seperti ini dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas, karena jalanan yang licin dapat menimbulkan ketidakseimbangan, kendaraan kehilangan keseimbangan kemudian tergelincir dan dapat menabrak kendaraan disekitarnya. Untuk menghindari kecelakaan pada jalan yang basah dan licin, pengemudi harus

mengurangi laju sepeda motor agar kendaraan tidak berjalan tak terkendali. Pengemudi dapat menggunakan rem sebagai usaha antisipasi dan jangan melakukan pengereman mendadak karena dapat menimbulkan hilang kendali.

4. Jalan Menikung

Jalan menikung merupakan jalan yang mempunyai sudut kurang atau lebih dari 180° . Ketika melewati jalanan menikung diperlukan keterampilan khusus, kehati-hatian agar tidak kehilangan kendali yang pada akhirnya menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Jalan menikung yang terlalu tajam atau belokan yang menghalangi pandangan pengemudi dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Permana, 2007). Semakin tajam tikungan dan semakin kencang kecepatan kendaraan dapat semakin membahayakan pengemudi.

5. Jalan Gelap

Jalan yang gelap berpotensi menimbulkan kecelakaan, hal ini karena pengemudi sepeda motor tidak dapat melihat secara jelas pengemudi lain maupun keadaan lingkungan saat berkendara, sehingga sangat diperlukan lampu untuk penerangan jalan. Penerangan jalan adalah lampu yang disediakan untuk menerangi pengguna jalan. Lampu penerangan jalan mempunyai persyaratan khusus, antara lain sebagai berikut : ditempatkan di sebelah kiri menurut alur lalu lintas, jarak sekurang-kurangnya 0,6 m dari tepi lalu lintas, serta tinggi tiang lampu penerangan jalan sekurang-kurangnya 5 meter dari permukaan jalan (20).

C. Kondisi Cuaca

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

1 Saat kondisi hujan

Hujan adalah suatu bentuk presipitasi yang berwujud cairan. Presipitasi sendiri dapat berwujud padat (misalnya salju dan hujan es) atau *aerosol* (seperti embun dan kabut). Hujan terbentuk ketika titik air dari awan terpisah jatuh ke bumi. Hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti: jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalanan menjadi licin, dan jarak pandang menjadi lebih dekat karena tertutup oleh lebatnya hujan. Hujan lebat dapat menimbulkan terjadinya sejumlah kecelakaan lalu lintas karena kondisi jalan yang licin

Ketika kondisi hujan dibutuhkan kehati-hatian dalam mengemudi. Karena jika tidak berhati-hati maka akan terjadi peristiwa yang disebut *hydroplaning* atau *aquaplaning*, yaitu kondisi mengemudi di atas lapisan air yang tipis (sehingga mengurangi daya “cengkeram” ban ke permukaan jalan). *Hydroplaning* terjadi karena kombinasi dari kecepatan kendaraan yang terlalu tinggi, jalanan licin atau terlalu banyak air, dan ban gundul (20).

2 Saat kondisi kabut

Dua hal yang perlu diperhatikan ketika mengemudi pada kondisi jalan berkabut, yaitu kecepatan kendaraan harus dikurangi dan penggunaan lampu kabut yang terangnya mengarah ke bawah atau penggunaan lampu hazard (12).

2.2.5 Kerugian Akibat Kecelakaan Kerja

Kerugian akibat kecelakaan dikategorikan atas kerugian langsung (*direct cost*) dan kerugian tidak langsung (*indirect cost*).

1. Kerugian Langsung adalah kerugian akibat kecelakaan yang langsung dirasakan dan membawa dampak terhadap organisasi seperti berikut :
 - a. Biaya pengobatan dan kompensasi
 - b. Kerusakan sarana produksi
2. Kerugian Tidak Langsung adalah kerugian yang tidak terlihat sehingga sering disebut juga kerugian tersembunyi (*hidden cost*), seperti berikut:
 - a. Kerugian jam kerja
 - b. Kerugian produksi
 - c. Kerugian sosial
 - d. Citra dan kepercayaan konsumen (22).

Akibat atau dampak kecelakaan kerja :

A. Kerugian bagi instansi

1. Biaya pengangkutan korban kerumah sakit
2. Biaya pengobatan, penguburan jika sampai korban meninggal
3. Hilangnya waktu kerja si korban dan rekan-rekan yang menolong sehingga menghambat kelancaran program
4. Mencari pengganti atau melatih tenaga baru
5. Mengganti/memperbaiki mesin yang rusak
6. Kemunduran mental para pekerja.

B. Kerugian bagi korban

Kerugian paling fatal bagi korban adalah jika kecelakaan itu sampai mengakibatkan ia sampai cacat atau meninggal dunia ini berarti hilangnya pencari nafkah bagi keluarga dan hilangnya kasih sayang orang tua terhadap putra-putrinya.

C. Kerugian bagi masyarakat atau negara

Akibat kecelakaan maka beban biaya akan dibebankan sebagai biaya produksi yang mengakibatkan dinaikkannya harga produksi perusahaan tersebut dan merupakan pengaruh bagi harga di pasaran (15).

2.2.6 Pencegahan Kecelakaan Kerja

Untuk mencegah kecelakaan kerja sangatlah penting diperhatikannya “ Keselamatan Kerja “. Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat kerja, lingkungan kerja, serta tata cara dalam melakukan pekerjaan yang bertujuan untuk menjamin keadaan, kebutuhan, dan kesempurnaan, baik jasmaniah maupun rohaniah manusia, serta hasil karya budayanya tertuju pada kesejahteraan masyarakat pada umumnya dan pekerja pada khususnya.

Kecelakaan-kecelakaan akibat kerja dapat dicegah dengan 12 hal sebagai berikut :

1. Peraturan Perundangan, yaitu ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mengenai kondisi kerja pada umumnya.
2. Perencanaan .
3. Konstruksi.
4. Perawatan dan pemeliharaan
5. Pengawasan

6. Pengujian
7. Cara kerja peralatan industri.
8. Tugas-tugas pengusaha dan buruh.
9. Latihan.
10. Supervisi Medis.
11. P3K.
12. Pemeriksaan kesehatan.

Pencegahan kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan :

1. Pengamatan resiko bahaya di tempat kerja

Ada 2 tipe untuk mengamati resiko bahaya di tempat kerja :

- a. Pengukuran resiko kecelakaan, yaitu mengkalkulasi frekwensi kecelakaan dan mencatat tingkat jenis kecelakaan yang terjadi sehingga dapat mengetahui hari kerja yang hilang atau kejadian fatal pada setiap pekerja.
- b. Penilaian resiko bahaya, yaitu mengidentifikasi sumber pencemaran, faktor bahaya yang menyebabkan kecelakaan, tingkat kerusakan dan kecelakaan yang terjadi.

2. Pelaksanaan SOP secara benar di tempat kerja.

Standar Operasional Prosedur adalah pedoman kerja yang harus dipatuhi dan dilakukan dengan benar dan berurutan sesuai instruksi yang tercantum dalam SOP, perlakuan yang tidak benar dapat menyebabkan kegagalan proses produksi, kerusakan peralatan dan kecelakaan.

3. Pengendalian faktor bahaya di tempat kerja

Pengendalian tersebut dapat dilakukan dengan :

1. *Eliminasi dan substitusi*, yaitu mengurangi pencemaran atau resiko bahaya yang terjadi akibat proses produksi, mengganti bahan berbahaya yang digunakan dalam proses produksi dengan bahan yang kurang berbahaya.
2. *Engineering Control*, yaitu memisahkan pekerja dengan faktor bahaya yang ada di tempat kerja, membuat peredam untuk mengisolasi mesin supaya tingkat kebisingannya berkurang, memasang pagar pengaman mesin agar pekerja tidak kontak langsung dengan mesin, pemasangan ventilasi dan lain-lain.
3. *Administrative Control*, yaitu pengaturan secara administrative untuk melindungi pekerja, misalnya penempatan pekerja sesuai dengan kemampuan dan keahliannya, pengaturan shift kerja, penyediaan alat pelindung diri yang sesuai dan lain-lain.

4. Peningkatan Pengetahuan tenaga kerja terhadap keselamatan kerja

Untuk memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja perlu memberikan pengetahuan kepada tenaga kerja tentang pentingnya pelaksanaan keselamatan kerja saat melakukan aktivitas kerja agar mereka dapat melaksanakan budaya keselamatan kerja di tempat kerja, dengan cara memberikan pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada awal bekerja dan secara berkala untuk penyegaran dan peningkatan wawasan.

5. Pemasangan peringatan bahaya kecelakaan di tempat kerja

Dipasang rambu-rambu peringatan berupa papan peringatan, bats area aman dan sebagainya.(15)

Pencegahan kecelakaan kerja yang lain dapat ditunjukkan kepada :

1. Lingkungan

Syarat lingkungan kerja dibagi menjadi tiga bagian, yaitu :

- a. Memenuhi syarat aman, meliputi higiene umum, sanitasi, ventilasi udara, pencahayaan dan penerangan di tempat kerja dan pengaturan suhu udara ruang kerja
- b. Memenuhi syarat keselamatan, meliputi kondisi gedung dan tempat kerja yang dapat menjamin keselamatan.
- c. Memenuhi penyelenggaraan ketatarumahtangaan, meliputi pengaturan penyimpanan barang, penempatan dan pemasangan mesin, penggunaan tempat dan ruangan

2. Mesin dan peralatan kerja

Mesin dan peralatan kerja harus didasarkan pada perencanaan yang baik dengan memperhatikan ketentuan yang berlaku. Perencanaan yang baik terlihat dari baiknya pagar atau tutup pengaman pada bagian-bagian mesin atau perkakas yang bergerak, antara lain bagian yang berputar. Bila pagar atau tutup pengaman telah terpasang, harus diketahui dengan pasti efektif tidaknya pagar atau tutup pengaman tersebut yang dilihat dari bentuk dan ukurannya yang sesuai terhadap mesin atau alat serta perkakas yang terhadapnya keselamatan pekerja dilindungi.

3. Perlengkapan kerja

Alat pelindung diri merupakan perlengkapan kerja yang harus terpenuhi bagi pekerja. Alat pelindung diri berupa pakaian kerja, kacamata, sarung tangan, yang kesemuanya harus cocok ukurannya sehingga menimbulkan kenyamanan dalam penggunaannya.

4. Faktor manusia

Pencegahan kecelakaan terhadap faktor manusia meliputi peraturan kerja, mempertimbangkan batas kemampuan dan ketrampilan pekerja, meniadakan hal-hal yang mengurangi konsentrasi kerja, menegakkan disiplin kerja, menghindari perbuatan yang mendatangkan kecelakaan serta menghilangkan adanya ketidakcocokan fisik dan mental (23).

2.2.7 Analisis Kecelakaan Kerja

Merupakan suatu usaha mencari penyebab kecelakaan, mencegah kecelakaan serupa, juga sangat diperlukan dalam sistem statistik kecelakaan. Oleh karena itu laporan kecelakaan harus dapat menggambarkan hal-hal sebagai berikut:

1. Bentuk kecelakaan
2. Tipe cedera pada tubuh.
3. Anggota badan yang cidea akibat kecelakaan.
4. Sumber cedera misalnya objek, pemaparan bahan.
5. Tipe kecelakaan.
6. Peristiwa yang menyebabkan cedera.
7. Kondisi berbahaya.
8. Kondisi fisik yang menyebabkan kecelakaan.
9. Penyebab kecelakaan objek, peralatan, mesin berbahaya.

Analisis kecelakaan kerja adalah sebuah studi yang bertujuan untuk menggambarkan apa yang sebenarnya terjadi, menentukan sebab yang sebenarnya, mengukur resiko, mengembangkan tindakan control, menentukan kecenderungan (*trend*), dan menunjukkan peran serta dalam kasus kecelakaan yang terjadi.

Hal-hal yang perlu dianalisis dalam kecelakaan kerja adalah :

1. Setiap kecelakaan yang terjadi, termasuk yang tidak membawa kerugian
2. Setiap kecelakaan yang membawa kerugian keadaan hampir celaka (*incident*) dan keadaan *near miss*, (hamper celaka).

Adapun langkah-langkah analisis adalah :

- Petugas yang berwenang dan mempunyai kemampuan dan keahlian untuk tugas tersebut.
- Pengawas kerja *line* dapat dilakukan oleh manajer *madya*.

Langkah-langkah analisis :

1. Tangap terhadap keadaan dengan cepat dan positif.
2. Kumpulkan informasi terkait.
3. Analisa semua fakta yang penting.
4. Kembangkan dan ambil tindakan perbaikan.
5. Membuat laporan analisis.

Ada 2 hal karakteristik antesenden, yaitu :

- *Antesenden* tidak tetap, hanya terjadi sekali-sekali/ tidk tetap.

- *Antesenden* tetap, merupakan penyebab penting dengan atau *antesenden* tidak tetap.

Dalam menyusun suatu analisis, seorang analisis bekerja mundur, mulai dari cedera, kejadian kecelakaan *antesenden* tetap dan tidak tetap yang langsung berkaitan dengan kejadian kecelakaan dan *antesenden* lain yang mendahului. Kaitan antar *antesenden* dengan kejadian kecelakaan digambarkan dengan yang disebut pohon penyebab :

1. Tujuan dan Manfaat Statistik Kecelakaan Kerja.

Tujuan statistik dan manfaat statistik dalam penerapan K3 adalah digunakan menilai "OHS Performance Programs". Dengan menggunakan statistik dapat memberi masukan ke manajemen mengenai tingkat kecelakaan serta berbagai faktor yang dapat digunakan sebagai dasar untuk mencegah menurunnya kinerja K3.

Konkritnya statistik dapat digunakan untuk :

- Mengidentifikasi naik turunnya (*trend*) dari suatu timbulnya kecelakaan kerja.
- Mengetahui peningkatan atau berbagai hal yang memperburuk kinerja K3.
- Membandingkan kinerja antara tempat kerja dan industri yang serupa (*T-Safe Score*).
- Membeikan informasi mengenai prioritas pengalokasian dana K3.
- Memonitor kinerja organisasi, khususnya mengenai persyaratan untuk penyediaan sistem/tempat kerja yang aman.

Adapun tujuannya yaitu :

1. Memperkirakan penyebab dan besarnya permasalahan kecelakaan yang terjadi

2. Mengidentifikasi pencegahan utama yang dibutuhkan.
3. Mengevaluasi efektivitas pencegahan yang dilakukan.
4. Memonitor resiko bahaya, peringatan bahaya, dan kampanye keselamatan kerja.
5. Mencari masukan informasi dari pencegahan yang dilakukan.

2. **Sistem Pelaporan dan Statistik data Kecelakaan Kerja**

Informasi kecelakaan kerja yang harus dicatat sebagai berikut :

- Identifikasi dimana kecelakaan terjadi.
- Gambaran bagaimana kecelakaan itu terjadi.
- Penentuan tingkat jenis keelakaan yang terjadi.
- Informasi ini harus didokumentasikan dengan benar untuk langkah-langkah pencegahan selanjutnya.
- Pengumpulan informasi kecelakaan kerja mempunyai 3 fungsi yaitu:
 1. Ditempat kerja, data kecelakaan kerja digunakan untuk peringatan bagi tenaga kerja agar hati-hati saat melakukan aktivitas.
 2. Dibidang hokum, data ini digunakan untuk membuat peraturan tentang lingkungan kerja dan ketentuan penerapan keselamatan di tempat kerja.
 3. Di bidang asuransi kecelakaan, data ini berguna untuk menentukan tingkat kecelakaan dan besarnya santunan yang akan diberikan sesuai tingkat kecelakaan yang terjadi (15).

2.3 **Cara Berlalu Lintas**

Dalam buku Panduan Praktis Berlalu Lintas oleh Direktorat Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia, menyebutkan tata cara berlalu lintas adalah sebagai berikut:

2.3.1 Ketertiban dan Keselamatan

1. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib :
 - a. Berperilaku tertib; dan/atau
 - b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. Gerakan Lalu Lintas;
 - e. Berhenti dan Parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. Tata cara pengandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.
3. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;

- b Surat Izin Mengemudi;
 - c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. Tanda bukti lain yang sah.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
 5. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

2.3.2 Penggunaan Lampu

1. Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
2. Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

2.3.3 Jalur atau Lajur Lalu Lintas

1. Dalam berlalu lintas Pengguna Jalan harus menggunakan jalur Jalan sebelah kiri.
2. Penggunaan jalur Jalan sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika:
 - a. Pengemudi bermaksud akan melewati Kendaraan di depannya; atau
 - b. diperintahkan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.

3. Sepeda Motor, Kendaraan Bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan Tidak Bermotor berada pada lajur kiri Jalan.
4. Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi Kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului Kendaraan lain.

2.3.4 Tata Cara Melewati

1. Pengemudi Kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas dan tersedia ruang yang cukup bagi kendaraan yang akan dilewati.
2. Dalam keadaan tertentu, pengemudi dapat menggunakan lajur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi sebagaimana dimaksud dilarang melewati kendaraan tersebut.

2.3.5 Berpapasan

1. Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan.
2. Pengemudi sebagaimana dimaksud jika terhalang oleh suatu rintangan atau pengguna jalan lain di depannya wajib mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan.

2.3.6 Tanjakan dan Turunan

Pada jalan yang menaik atau menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya menurun wajib memberi kesempatan jalan kepada kendaraan yang mendaki.

2.3.7 Belokan dan Simpangan

1. Pengemudi Kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
2. Pengemudi Kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat.
3. Pada persimpangan Jalan yang dilengkapi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi Kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

2.3.8 Persimpangan Sebidang

1. Pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi wajib memberikan hak utama kepada :
 - a. Kendaraan yang datang dari arah depan dan / atau dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan.
 - b. Kendaraan dari jalan utama jika pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan jalan.

- c. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri jika cabang persimpangan 4 (empat) atau lebih dan sama besar.
 - d. Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan 3 (tiga) yang tidak tegak lurus; atau
 - e. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus.
2. Jika persimpangan dilengkapi dengan alat pengendali lalu lintas yang berbentuk kendaraan, pengemudi harus memberikan hak utama kepada kendaraan lain yang datang dari arah kanan.

2.3.9 Kecepatan

Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan dilarang:

- a. mengemudikan Kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21; dan/atau
- b. berbalapan dengan Kendaraan Bermotor lain.

2.3.10 Memperlambat Kendaraan

1. Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan Rambu Lalu Lintas.
2. Selain sesuai dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika:
 - a. Akan melewati Kendaraan Bermotor Umum yang sedang menurunkan dan menaikkan Penumpang;
 - b. Akan melewati Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring;

- c. Cuaca hujan dan/atau genangan air;
- d. Memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas;
- e. Mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api; dan/atau
- f. Melihat dan mengetahui ada Pejalan Kaki yang akan menyeberang.

2.3.11 Berhenti

Selain Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, setiap Kendaraan Bermotor dapat berhenti di setiap Jalan, kecuali:

- a. Terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh;
- b. Pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
- c. Di jalan tol.

2.3.12 Berkendara Dengan Aman

1. Kenali karakter kendaraan anda berikut fungsi dari system keselamatannya.
2. Gunakan sabuk pengaman selama anda berada didalam kendaraan.
3. Tentukan tujuan kemana anda akan pergi gunakan kaca spion untuk mengetahui keadaan sekitar anda.
4. Berkendaralah dengan kecepatan sesuai dengan kemampuan dan peraturan.
5. Sadari batas kemampuan mengemudi anda, jangan terlalu percaya diri dengan berani mengambil resiko dan hindari situasi bahaya sedini mungkin.
6. Berpikir jauh kedepan dan selalu siap terhadap apapun yang akan terjadi.

7. Pertimbangkan akibat tindakan anda terhadap pengguna jalan lainnya karena kemampuan mereka tidak sama dengan anda.
8. Bereaksilah sesudah pengguna jalan lainnya bereaksi dengan memberikan isyarat melalui sarana komunikasi antar kendaraan.
9. Gunakan semua prinsip mengemudi yang baik dan benar dari pengalaman mengemudi anda (24).

2.4 Hipotesis Penelitian

Hipotesis dari penelitian ini adalah

H_1 : Ada hubungan pengalaman mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.

H_0 : Tidak ada hubungan pengalaman mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.

H_2 : Ada hubungan kemampuan mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.

H_0 : Tidak Ada hubungan kemampuan mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.

- H₃ : Ada hubungan kondisi fisik tubuh dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.
- H₀ : Tidak ada Ada hubungan kondisi fisik tubuh dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.
- H₄ : Ada hubungan kondisi kendaraan dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.
- H₀ : Tidak Ada hubungan kondisi kendaraan dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.
- H₅ : Ada hubungan kondisi jalan dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.
- H₀ : Tidak Ada hubungan jalan dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.
- H₆ : Ada hubungan kondisi cuaca dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.

Ho : Tidak Ada hubungan cuaca dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus Sempati Star di Terminal Bus Sempati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian yang bersifat analitik dengan pendekatan desain cross sectional, yaitu penelitian yang dilakukan pada satu waktu dan satu kali untuk menganalisis antara variabel independen (faktor resiko) dengan variabel dependen (efek) (25).

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

3.2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan pada pengemudi bus Simpati Star di Terminal Bus Simpati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan.

3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada bulan Mei 2019-Juni 2019.

3.3 Populasi dan Sampel

3.3.1 Populasi

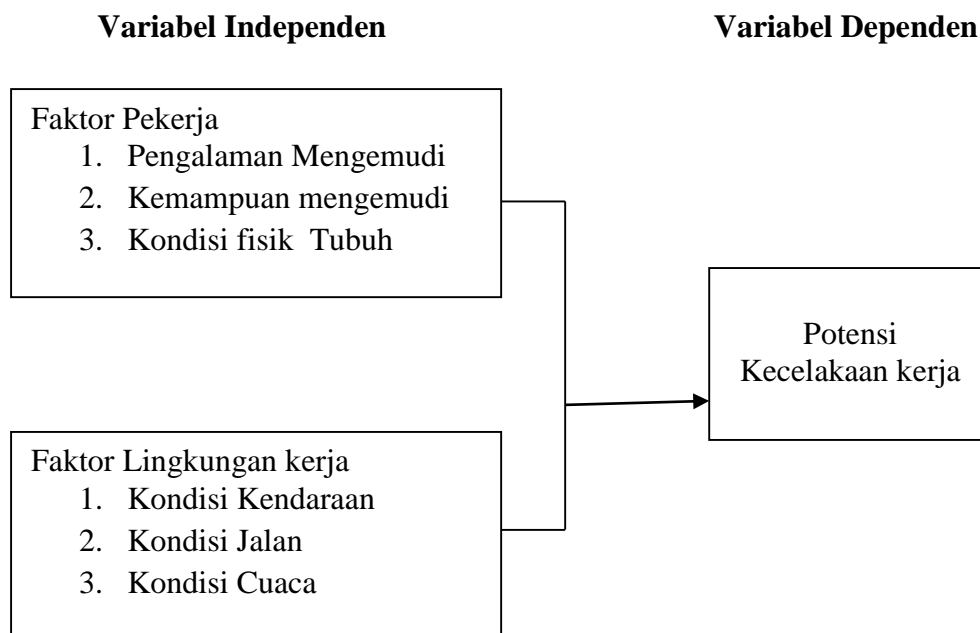
Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah pengemudi Bus Simpati Star berjumlah 60 orang.

3.3.2 Sampel

Sampel dalam penelitian ini adalah 60 orang pengemudi Bus Simpati Star yaitu total dari populasi.

3.4 Kerangka Konsep

Adapun kerangka konsep dari penelitian adalah sebagai berikut :



Gambar 3.1 Tabel Kerangka Konsep

3.5 Defenisi Operasional

1. Pengalaman mengemudi adalah keadaan responden dalam pengalamannya sebagai pengemudi dan sudah berapa lama pengemudi bekerja di Bus Simpati Star yang dapat mempengaruhi potensi kecelakaan kerja.
2. Kemampuan mengemudi adalah keadaan responden dalam penguasaan mengemudikan kendaraan bus meliputi tata cara berlalu lintas yang dapat memengaruhi potensi kecelakaan kerja.
3. Kondisi fisik tubuh adalah keadaan dari responden saat mengemudikan kendaraan bus meliputi kesehatan fisik, lelah, mengantuk dan mabuk yang dapat memengaruhi potensi kecelakaan kerja.

4. Kondisi kendaraan adalah keadaan meliputi rem, ban, lampu kendaraan, mesin yang baik dan sesuai standar dan kapasitas beban yang sesuai dengan jumlah muatannya yang dapat memengaruhi potensi kecelakaan kerja.
5. Kondisi jalan adalah keadaan yang meliputi jalan berlubang, jalan rusak, jalan sepi, jalan gelap, turunan-tanjakan, jalan licin, dan tikungan yang dapat memengaruhi potensi kecelakaan kerja.
6. Kondisi cuaca adalah keadaan hujan dan kabut yang dapat memengaruhi potensi kecelakaan kerja.
7. Potensi kecelakaan kerja adalah suatu keadaan yang memungkinkan terjadinya kecelakaan kerja di jalan yang dialami oleh pengemudi dan penumpang secara tidak terduga dan tidak dikehendaki. .

3.5.1 Aspek Pengukuran Variabel

Tabel 3 1 Aspek Pengukuran Variabel Penelitian

No	Nama Variabel	Jumlah Pernyataan	Alat Ukur	Skala Pengukuran	Value	Jenis Skala Ukur
Variabel Independen						
1	Pengalaman Mengemudi	10	Kuesioner	Skor ≥ 50 Skor $< 50\%$	Baik (2) Baik (1)	Ordinal
2	Kemampuan Mengemudi	17	Kuesioner	Skor $\geq 50\%$ Skor $< 50\%$	Baik (2) Baik (1)	Ordinal 1
3	Kondisi Fisik Tubuh	10	Kuesioner	Skor $\geq 50\%$ Skor $< 50\%$	Baik (2) Baik (1)	Ordinal
4	Kondisi Kendaraan	13	Kuesioner	Skor $\geq 50\%$ Skor $< 50\%$	Baik (2) Baik (1)	Ordinal
5	Kondisi Jalan	11	Kuesioner	Skor $\geq 50\%$ Skor $< 50\%$	Baik (2) Baik (1)	Ordinal
6	Kondisi Cuaca	7	Kuesioner	Skor $\geq 50\%$ Skor $< 50\%$	Baik (2) Baik (1)	Ordinal
Variabel Dependen						
7	Potensi Kecelakaan Kerja	1	Kuesioner	Tidak Pernah kecelakaan kerja Pernah kecelakaan kerja	2 1	Nominal

3.6 Metode Pengumpulan Data

3.6.1 Jenis Data

1. Data Primer

Data primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya berupa wawancara maupun observasi langsung.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh melalui media perantara.

3. Data Tertier

Data tersier adalah sumber data yang diperoleh dari hasil dokumentasi yang sudah dipublikasikan. Data tersier adalah *World Health Organization (WHO)*, dan *International Labour Organization (ILO)*.

3.6.2 Tehnik Pengumpulan Data

1 Data Primer

Data primer diperoleh dari hasil pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada pengemudi bus yang meliputi faktor pekerjaan (pengalaman mengemudi, kemampuan mengemudi, kondisi fisik tubuh) dan faktor lingkungan kerja (kondisi kendaraan, kondisi jalan dan kondisi cuaca).

2 Data Sekunder

Sedangkan data sekunder diperoleh dari pihak Bus Simpati Star mengenai dokumen maupun informasi yang terkait dengan penelitian ini dan mengenai jumlah pengemudi sebagai bahan penentuan sampel.

3.6.3 Uji Validitas dan Reabilitas

1. Uji Validitas

Uji validitas adalah suatu indeks yang menunjukkan alat ukur itu benar-benar mengukur apa yang diukur. Untuk mengetahui apakah kuesioner yang telah disusun tersebut mampu mengukur apa yang hendak diukur, maka perlu diuji dengan korelasi antara skor (nilai) tiap item (pertanyaan) dengan skor total kuesioner tersebut

Teknik korelasi yang dipakai adalah teknik korelasi *product moment* yaitu alat uji statistik yang digunakan untuk menguji *hipotesis asosiatif* (uji hubungan)

dua variabel bila datanya berskala *interval* atau *rasio*, dengan menggunakan pengolahan data SPSS 21.

Kriteria validitas instrumen penelitian yaitu jika $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka butir instrumen dinyatakan valid, $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka butir instrumen dinyatakan tidak valid. Uji validitas akan dilakukan di Terminal Bus Putra Pelangi di jalan Sunggal.

Berdasarkan penelitian validitas, dapat disimpulkan bahwa seluruh pertanyaan pada penelitian ini valid, karena nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$ sebesar 0,444 yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.2 Hasil Uji Validitas Pengalaman Mengemudi

Variabel	No Pertanyaan	r_{hitung}	r_{tabel}	Keterangan
Pengalaman mengemudi	1	0,824	0,444	Valid
	2	0,676	0,444	Valid
	3	0,915	0,444	Valid
	4	0,905	0,444	Valid
	5	0,905	0,444	Valid
	6	0,607	0,444	Valid
	7	0,734	0,444	Valid
	8	0,766	0,444	Valid
	9	0,668	0,444	Valid
	10	0,839	0,444	Valid

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Tabel 3.3 Hasil Uji Validitas Kemampuan Mengemudi

Variabel	No Pertanyaan	r _{hitung}	r _{tabel}	Keterangan
Kemampuan mengemudi	1	0,647	0,444	Valid
	2	0,843	0,444	Valid
	3	0,528	0,444	Valid
	4	0,637	0,444	Valid
	5	0,843	0,444	Valid
	6	0,809	0,444	Valid
	7	0,809	0,444	Valid
	8	0,706	0,444	Valid
	9	0,510	0,444	Valid
	10	0,510	0,444	Valid
	11	0,906	0,444	Valid
	12	0,787	0,444	Valid
	13	0,906	0,444	Valid
	14	0,550	0,444	Valid
	15	0,809	0,444	Valid
	16	0,589	0,444	Valid
	17	0,906	0,444	Valid

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Tabel 3.4 Hasil Uji Validitas Kondisi Fisik Tubuh

Variabel	No Pertanyaan	r _{tabel}	r _{hitung}	Keterangan
Kondisi fisik tubuh	1	0,705	0,444	Valid
	2	0,544	0,444	Valid
	3	0,550	0,444	Valid
	4	0,742	0,444	Valid
	5	0,444	0,444	Valid
	6	0,588	0,444	Valid
	7	0,544	0,444	Valid
	8	0,740	0,444	Valid
	9	0,812	0,444	Valid
	10	0,879	0,444	Valid

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas Kondisi Kendaraan

Variabel	No Pertanyaan	r _{tabel}	r _{hitung}	Keterangan
Kondisi kendaraan	1	0,562	0,444	Valid
	2	0,514	0,444	Valid
	3	0,489	0,444	Valid
	4	0,637	0,444	Valid
	5	0,732	0,444	Valid
	6	0,732	0,444	Valid
	7	0,725	0,444	Valid
	8	0,725	0,444	Valid
	9	0,589	0,444	Valid
	10	0,769	0,444	Valid
	11	0,628	0,444	Valid
	12	0,634	0,444	Valid
	13	0,634	0,444	Valid

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Tabel 3.6 Hasil Uji Validitas Kondisi Jalan

Variabel	No Pertanyaan	r _{tabel}	r _{hitung}	Keterangan
Kondisi jalan	1	0,654	0,444	Valid
	2	0,551	0,444	Valid
	3	0,693	0,444	Valid
	4	0,791	0,444	Valid
	5	0,625	0,444	Valid
	6	0,962	0,444	Valid
	7	0,798	0,444	Valid
	8	0,840	0,444	Valid
	9	0,841	0,444	Valid
	10	0,551	0,444	Valid
	11	0,587	0,444	Valid

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Tabel 3.7 Hasil Uji Validitas Kondisi Cuaca

Variabel	No Pertanyaan	r _{tabel}	R _{hitung}	Keterangan
Kondisi cuaca	1	0,873	0,444	Valid
	2	0,806	0,444	Valid
	3	0,845	0,444	Valid
	4	0,541	0,444	Valid
	5	0,883	0,444	Valid
	6	0,845	0,444	Valid
	7	0,528	0,444	Valid

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

2. Uji Realiabilitas

Menentukan derajat konsistensi dari instrumen penelitian berbentuk kuesioner. Uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan SPSS selanjutnya pengujian reliabilitas dimulai dengan menguji butir soal yang sudah valid secara bersama-sama diukur reliabilitasnya. Untuk mengetahui reliabilitas caranya dengan membandingkan nilai r -hitung dengan nilai r -tabel. Untuk Mengetahui reabilitas caranya dengan membandingkan nilai r -hitung dengan nilai r -tabel.

Berdasarkan penelitian reliabilitas, dapat disimpulkan bahwa seluruh pertanyaan pada penelitian ini bernilai reliabel, karena nilai $r_{hitung} < r_{tabel}$ sebesar 0,444 yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.8 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	r-tabel	Keterangan
Pengalaman Mengemudi	0,929	0,444	Reliabel
Kemampuan Mengemudi	0,937	0,444	Reliabel
Kondisi Fisik Tubuh	0,852	0,444	Reliabel
Kondisi Kendaraan	0,873	0,444	Reliabel
Kondisi Jalan	0,903	0,444	Reliabel
Kondisi Cuaca	0,880	0,444	Reliabel

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

3.7 Metode Pengolahan Data

3.7.1 Pengolahan Data

Data yang telah terkumpul diolah dengan cara komputer dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pengeditan (*Editing*)

Editing merupakan kegiatan untuk pengecekan dan perbaikan isian formulir atau kuesioner. *Editing* dapat dilakukan pada tahap pengumpulan data atau setelah data terkumpul.

2. Pengkodean (*Coding*)

Proses *coding* yaitu dengan membuat kode dalam rangka mempermudah perhitungan.

3. Pemasukan Data (*Entering*)

Entering merupakan kegiatan memasukkan data yang telah dikumpulkan kedalam master tabel atau *database* komputer.

4. Pembersihan Data (*Cleaning*)

Pembersihan data merupakan kegiatan pengecekan kembali data yang sudah dimasukkan kedalam komputer apakah ada kesalahan atau tidak. Kesalahan tersebut dimungkinkan terjadi pada saat memindahkan data kedalam komputer. Apabila ada data yang salah maka dilakukan *editing* data.

5. Pentabulasian (*Tabulating*)

Penyusunan data sedemikian rupa agar mempermudah analisa data dan pengolahan data serta pengambilan kesimpulan untuk dimasukkan kedalam bentuk tabel distribusi frekuensi.

3.8 Analisa Data

3.8.1 Analisis univariat

Analisis univariat merupakan analisis yang menggambarkan secara tunggal variabel-variabel independen dan dependen dalam bentuk distribusi frekuensi. Data ini merupakan data primer yang dikumpulkan melalui pengisian kuesioner yang rencananya dilakukan terhadap 60 responden. Data univariat ini terdiri atas variabel independen meliputi pengalaman mengemudi, kemampuan mengemudi, kondisi fisik tubuh, kondisi kendaraan, kondisi jalan, dan kondisi cuaca serta variabel dependen yaitu potensi kecelakaan kerja.

3.8.2 Analisis bivariat

Analisis bivariat digunakan untuk melihat hubungan antara variabel independen yaitu pengalaman mengemudi, kemampuan mengemudi, kondisi fisik tubuh, kondisi kendaraan, kondisi jalan, dan kondisi cuaca serta variabel dependen yaitu potensi kecelakaan kerja.

Uji statistik yang digunakan adalah *Chi-square*. Derajat kepercayaan yang digunakan adalah 95% ($\alpha=0,05$). Jika *p-value* lebih kecil dari α ($\rho<0,05$), artinya terdapat hubungan yang bermakna (*signifikan*) dari kedua variabel yang diteliti. Bila *p-value* lebih besar dari α ($\rho>0,05$), artinya tidak terdapat hubungan bermakna antara kedua variabel yang diteliti.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

Perusahaan Otobus Sempati Star merupakan salah satu Perusahaan Otobus yang sedang fenomenal karena Perusahaan Otobus ini pertama kali memiliki bus double decker terbaru buatan karoseri Adi Putro yang pada waktu itu sempat di pamerkan di pameran *Gaikindo Indonesia International Auto Show (GIIAS)*.

Perusahaan Otobus Sempati Star berawal dari Perusahaan Otobus Bintang Sempati yang mana PO Bintang Sempati sudah tidak beroperasi lagi selama lebih kurang 1 tahun lamanya, oleh karena itu pada tanggal 28 Mei 2012 Perusahaan Otobus Bintang Sempati diambil alih menjadi Sempati Star yang mulai beroperasi pada tanggal 17 September 2012. Pada waktu itu Perusahaan Otobus Sempati Star baru mempunyai 6 unit armada *Mercedes Benz type 1626*.

Seiring dengan berjalannya waktu Perusahaan Otobus Sempati Star terus berkembang, sampai saat ini Perusahaan Otobus Sempati Star sudah memiliki armada berjumlah 42 unit bus dan 4 unit *Shuttle*, diantaranya 34 unit *Mercedes Benz (tipe OH 1626, OH 1830, OH 1836)*, 8 unit *Scania K360*, *Shuttle* 4 unit dan yang terbaru adalah *Mercedes Benz OH 2542 Double Decker* dimana bus Sempati Star melayani perjalanan dengan rute Medan – Banda Aceh, Medan- Meulaboh, Medan Takengon PP.

Perusahaan Otobus Sempati Star berada di bawah manajemen Sepakat Maju Group, Perusahaan Otobus Sempati Star adalah sebuah perusahaan jasa yang bergerak di bidang transportasi darat yang melayani konsumen antar kota antar provinsi (AKAP) khususnya Aceh – Sumut.

Sempati Star memiliki rute perjalanan sebagai berikut :

1. Medan – Banda Aceh PP
2. Medan – Meulaboh PP
3. Medan – Takengon PP
4. Banda Aceh – Meulaboh – Tapak Tuan PP (Micro Bus).

Dari segi pelayanan bus Sempati Star menyediakan beberapa pilihan armada kepada penumpang yaitu:

1. *Patas Executive*, memiliki jumlah seat 34 dengan komposisi 2-2.
2. *Super Executive*, memiliki jumlah seat 34 dengan komposisi 2-2.
3. *Patas VIP*, memiliki jumlah seat 28 dengan komposisi 2-2.
4. *Super VIP*, memiliki jumlah seat 28 dengan komposisi 2-2.
5. *Super VIP SCANIA*, memiliki seat 28 dengan komposisi 2-2
6. *NONSTOP*, memiliki jumlah seat 21 dengan komposisi 2-1.
7. *NONSTOP SCANIA*, memiliki jumlah seat 21 dengan komposisi 2-1.

4.2 Analisa Data

1. Analisa Univariat

Tabel 4.1 Distribusi Responden Berdasarkan Pengalaman Mengemudi

No.	Pengalaman Mengemudi	F	Persentase
1	Kurang Baik	31	51,7%
2	Baik	29	48,3%
Jumlah		60	100%

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel 4.1 dapat disimpulkan bahwa persentase pengalaman mengemudi, dengan persentase kurang baik sebanyak 31 responden (51,7%) dan persentase baik sebanyak 29 responden (48,3) dengan jumlah total responden sebanyak 60.

Tabel 4.2 Distribusi Responden Berdasarkan Kemampuan Mengemudi

No.	Kemampuan Mengemudi	F	Persentase
1	Kurang Baik	32	53,3%
2	Baik	28	46,7%
Jumlah		60	100%

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel 4.2 dapat disimpulkan bahwa persentase kemampuan mengemudi, dengan persentase kurang baik sebanyak 32 responden (53,3%) dan persentase baik sebanyak 28 responden (46,7) dengan jumlah total responden sebanyak 60.

Tabel 4.3 Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Fisik Tubuh

No.	Kondisi Fisik Tubuh	F	Persentase
1	Kurang Baik	20	33,3%
2	Baik	40	66,7%
Jumlah		60	100%

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel 4.3 dapat disimpulkan bahwa persentase kondisi fisik tubuh, dengan persentase kurang baik sebanyak 20 responden (33,3%) dan persentase baik sebanyak 40 responden (66,7%) dengan jumlah total responden sebanyak 60.

Tabel 4.4 Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Kendaraan

No.	Kondisi Kendaraan	F	Persentase
1	Kurang Baik	36	60%
2	Baik	24	40%
Jumlah		60	100%

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel 4.4 dapat disimpulkan bahwa persentase kondisi kendaraan, dengan persentase kurang baik sebanyak 36 responden (60%) dan persentase baik sebanyak 24 responden (40%) dengan jumlah total responden sebanyak 60.

Tabel 4.5 Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Jalan

No.	Kondisi Jalan	F	Persentase
1	Kurang Baik	31	51,7%
2	Baik	29	48,3%
Jumlah		60	100%

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel 4.5 dapat disimpulkan bahwa persentase kondisi jalan, dengan persentase kurang baik sebanyak 31 responden (51,7%) dan persentase baik sebanyak 29 responden (48,3%) dengan jumlah total responden sebanyak 60.

Tabel 4.6 Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Cuaca

No.	Kondisi Cuaca	F	Persentase
1	Kurang Baik	20	33,3%
2	Baik	40	66,7%
Jumlah		60	100%

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel 4.6 dapat disimpulkan bahwa persentase kondisi cuaca, dengan persentase kurang baik sebanyak 20 responden (33,3%) dan persentase baik sebanyak 40 responden (66,7%) dengan jumlah total responden sebanyak 60.

Tabel 4.7 Distribusi Responden Berdasarkan Potensi Kecelakaan Kerja

No.	Kondisi Potensi Kecelakaan Kerja	F	Persentase
1	Pernah Kecelakaan	27	45%
2	Tidak Pernah Kecelakaan	33	55%
Jumlah		60	100%

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel 4.7 dapat disimpulkan bahwa persentase potensi kecelakaan kerja, dengan persentase pernah kecelakaan sebanyak 27 responden (45%) dan persentase tidak pernah kecelakaan sebanyak 33 responden (55%) dengan jumlah total responden sebanyak 60.

b. Analisis Bivariat

1. Pengalaman Mengemudi dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Tabel 4.8 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengalaman Mengemudi dengan Potensi Kecelakaan Kerja

No	Pengalaman Mengemudi	Potensi Kecelakaan Kerja				Total		Sig-p
		Pernah kecelakaan		Tidak Pernah		f	%	
		f	%	f	%			
1.	Kurang baik	20	33,3%	11	18,3%	31	51,7%	0,004
2.	Baik	7	11,7%	22	36,7%	29	48,3%	
Total		27	45,0%	33	55,0%	60	100%	

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan Tabel 4.8 tabulasi silang antara pengalaman mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja, diketahui bahwa dari 31 responden (51,7%) yang memiliki pengalaman mengemudi kurang baik, sebanyak 20 responden (33,3%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 11 responden (18,3%) tidak pernah kecelakaan. Selanjutnya dari 29 responden (48,3%) yang memiliki pengalaman mengemudi baik, sebanyak 7 responden (11,7%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 22 responden (36,7%) tidak pernah kecelakaan.

Berdasarkan uji *chi-square* dengan taraf signifikan 5% (0,05) diperoleh bahwa *p value* = 0,004 yang berarti *p value* < 0,05 maka pengalaman mengemudi berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan.

2. Kemampuan Mengemudi dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kemampuan Mengemudi dengan Potensi Kecelakaan Kerja

No	Kemampuan Mengemudi	Potensi Kecelakaan Kerja				Total		Sig-p
		Pernah kecelakaan		Tidak Pernah		F	%	
		F	%	f	%			
1.	Kurang baik	21	35,0%	11	18,3%	32	53,3%	0,002
2.	Baik	6	10,0%	22	36,7%	28	46,7%	
Total		27	45,0%	33	55,0%	60	100%	

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan Tabel 4.9. tabulasi silang antara kemampuan mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja, diketahui bahwa dari 32 responden (53,3%) yang memiliki pengalaman mengemudi kurang baik, sebanyak 21 responden (35,0%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 11 responden (18,3%) tidak pernah kecelakaan. Selanjutnya dari 28 responden (46,7%) yang memiliki pengalaman mengemudi baik, sebanyak 6 responden (10,0%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 22 responden (36,7%) tidak pernah kecelakaan.

Berdasarkan uji *chi-square* dengan taraf signifikan 5% (0,05) diperoleh bahwa *p value* = 0,002 yang berarti *p value* < 0,05 maka kemampuan mengemudi berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan.

3. Kondisi Fisik Tubuh dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Tabel 4.10 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Fisik Tubuh dengan Potensi Kecelakaan Kerja

No	Kondisi Fisik Tubuh	Potensi Kecelakaan Kerja				Total		Sig-p
		Pernah kecelakaan		Tidak Pernah		f	%	
		F	%	F	%			
1.	Kurang baik	6	10,0%	14	23,3%	31	51,7%	0,169
2.	Baik	21	35,0%	19	31,7%	29	48,3%	
	Total	27	45,0%	33	55,0%	60	100%	

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan Tabel 4.10 tabulasi silang antara kondisi fisik tubuh dengan potensi kecelakaan kerja, diketahui bahwa dari 31 responden (51,7%) yang memiliki pengalaman mengemudi kurang baik, sebanyak 6 responden (10,0%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 14 responden (23,3%) tidak pernah kecelakaan. Selanjutnya dari 29 responden (48,3%) yang memiliki pengalaman mengemudi baik, sebanyak 21 responden (35,0%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 19 responden (31,7%) tidak pernah kecelakaan.

Berdasarkan uji *chi-square* dengan taraf signifikan 5% (0,05) diperoleh bahwa *p value* = 0,169 yang berarti *p value* > 0,05 maka kondisi fisik tubuh tidak berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan

4 . Kondisi Kendaraan dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Tabel 4.11 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Kendaraan dengan Potensi Kecelakaan Kerja

No	Kondisi Kendaraan	Potensi Kecelakaan Kerja				Total		Sig-p
		Pernah kecelakaan		Tidak Pernah		f	%	
		F	%	F	%			
1.	Kurang baik	22	36,7%	14	23,3%	36	60,0%	0,005
2.	Baik	5	8,30%	19	31,7%	24	40,0%	
Total		27	45,0%	33	55,0%	60	100%	

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan Tabel 4.11 tabulasi silang antara kondisi kendaraan dengan potensi kecelakaan kerja, diketahui bahwa dari 36 responden (60,0%) yang memiliki pengalaman mengemudi kurang baik, sebanyak 22 responden (36,7%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 14 responden (23,3%) tidak pernah kecelakaan. Selanjutnya dari 24 responden (40,0%) yang memiliki pengalaman mengemudi baik, sebanyak 5 responden (8,30%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 19 responden (31,7%) tidak pernah kecelakaan.

Berdasarkan uji *chi-square* dengan taraf signifikan 5% (0,05) diperoleh bahwa *p value* = 0,005 yang berarti *p value* < 0,05 maka kondisi kendaraan berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan.

5. Kondisi Jalan dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Tabel 4.12 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Jalan dengan Potensi Kecelakaan Kerja

No	Kondisi Jalan	Potensi Kecelakaan Kerja				Total		Sig-p
		Pernah kecelakaan		Tidak Pernah		f	%	
		F	%	f	%			
1.	Kurang baik	21	35,0%	10	16,7%	21	35,0%	0,001
2.	Baik	6	10,0%	23	38,3%	29	48,3%	
	Total	27	45,0%	33	55,0%	60	100%	

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan Tabel 4.12 tabulasi silang antara kondisi jalan dengan potensi kecelakaan kerja, diketahui bahwa dari 21 responden (35,0%) yang memiliki pengalaman mengemudi kurang baik, sebanyak 21 responden (35,0%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 10 responden (16,7%) tidak pernah kecelakaan. Selanjutnya dari 29 responden (48,3%) yang memiliki pengalaman mengemudi baik, sebanyak 6 responden (10,0%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 23 responden (38,3%) tidak pernah kecelakaan.

Berdasarkan uji *chi-square* dengan taraf signifikan 5% (0,05) diperoleh bahwa $p\text{ value} = 0,001$ yang berarti $p\text{ value} < 0,05$ maka kondisi jalan berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan.

6. Kondisi Cuaca dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Tabel 4.13 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kondisi Cuaca dengan Potensi Kecelakaan Kerja

No	Kondisi Kendaraan	Potensi Kecelakaan Kerja				Total		Sig-p
		Pernah kecelakaan		Tidak Pernah		f	%	
		F	%	f	%			
1.	Kurang baik	9	15,0%	22	36,7%	31	51,7%	0,648
2.	Baik	11	18,3%	18	30,0%	29	48,3%	
Total		27	33,3%	33	66,7%	60	100%	

Sumber: Olah Data SPSS (2019)

Berdasarkan Tabel 4.13 tabulasi silang antara kondisi cuaca dengan potensi kecelakaan kerja, diketahui bahwa dari 31 responden (51,7%) yang memiliki pengalaman mengemudi kurang baik, sebanyak 9 responden (15,0%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 22 responden (36,7%) tidak pernah kecelakaan. Selanjutnya dari 29 responden (48,3%) yang memiliki pengalaman mengemudi baik, sebanyak 11 responden (18,3%) pernah kecelakaan, dan sebanyak 18 responden (30,0%) tidak pernah kecelakaan.

Berdasarkan uji *chi-square* dengan taraf signifikan 5% (0,05) diperoleh bahwa *p value* = 0,648 yang berarti *p value* > 0,05 maka kondisi cuaca tidak berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan.

4.3 Pembahasan Hasil

a. Hubungan Pengalaman Mengemudi dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Berdasarkan penelitian diatas setelah dilakukan uji *chi-square* maka pengalaman mengemudi berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan kerja. Sehingga dari nilai p value = 0,004 ($< 0,05$), maka hubungan pengalaman mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja semakin besar.

Asumsi peneliti ini sejalan dengan penelitian atau jurnal dari Binti Muallifatul Rosyidah dkk (2017), Efek Karakteristik Individu dan Pengaruh Lingkungan Terhadap Perilaku Aggressive Driving pada Pengemudi Angkutan Umum di Kota Surabaya, yang menunjukkan bahwa pengalaman mengemudi berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.

Pengalaman mengemudi sangat ditentukan oleh lamanya seseorang bekerja. Semakin lama dia bekerja maka semakin banyak pengalamannya. Pengalaman mengemudi juga mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja. Pengemudi yang berusia muda mempunyai keterampilan yang baik dalam mengemudi akan tetapi juga paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena lebih dari 70% pengemudi tersebut adalah pemula.

Asumsi peneliti ini tidak sejalan dengan penelitian Windy Pranita Sari (2015), Faktor-faktor yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Truk di PT Berkat Nugraha Sinar Lestari Belawan Tahun 2015, yang menunjukkan bahwa pengalaman mengemudi tidak berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.

Penelitian ini sesuai dengan Buku Ajar BLS Polisi rev 5 29 Januari 2019 bahwa sedikitnya pengalaman mereka dalam mengemudi dan ditemukan bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengemudi yang baru mempunyai pengalaman selama 1 tahun dibandingkan dengan pengemudi yang sudah mempunyai pengalaman lebih lama meningkatkan angka kecelakaan lalu lintas.

Asumsi peneliti bahwa pengalaman mengemudi berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja karena rata-rata pengemudi Sempati Star pengalaman mengemudinya kebanyakan 2 tahun kerja di Bus Sempati Star. Asumsi peneliti semakin lama pengemudi bekerja di Bus Sempati Star semakin banyak pengalaman pengemudi dalam mengemudikan bus Sempati Star.

b. Hubungan Kemampuan Mengemudi dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Berdasarkan penelitian diatas setelah dilakukan uji *chi-square* maka kemampuan mengemudi berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan kerja. Sehingga dari nilai p value = 0,002 ($< 0,05$), maka hubungan kemampuan mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja semakin besar.

Asumsi peneliti ini sejalan dengan penelitian terdahulu atau jurnal dari Akhmad David Casidy Rifal dkk (2015), dengan judul Faktor Resiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah, yang menunjukkan bahwa kemampuan mengemudi berpengaruh terhadap potensi kecelakaan kerja.

Asumsi peneliti ini tidak sejalan dengan penelitian terdahulu Windy Pranita Sari (2015), dengan judul Faktor-faktor yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Truk di PT Berkas Nugraha Sinar Lestari Belawan Tahun

2015, yang menunjukkan kemampuan mengemudi tidak berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.

Penelitian ini sesuai dengan Buku Ajar BLS Polisi rev 5 29 Januari 2019 bahwa kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh faktor yang saling berkaitan, yaitu keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan meliputi cara membelok atau merubah arah, cara mundur, cara mendahului kendaraan lain, cara mengikuti kendaraan lain serta mengendalikan kecepatan kendaraan yang dikemudikan melalui sistem gas, rem dan perseneling.

Menurut UU RI Nomor 22 tahun 2009, pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi dan pada Peraturan Pemerintah No.44 tahun 1993 pasal 27 ayat 1(g) disebutkan syarat untuk memperoleh SIM pengemudi harus lulus ujian teori dan praktek.

Asumsi peneliti bahwa kemampuan mengemudi berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja karena pengemudinya rata-rata masih berusia belum terlalu tua sehingga nyalinya masih mantap dan masih sering melaju dengan kecepatan yang kencang, padahal badan bus besar sehingga susah mengendalikan bus dan pada saat melewati kendaraan laen, kadang kurang perhitungan.

c. Hubungan Kondisi Fisik Tubuh dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Berdasarkan penelitian diatas setelah dilakukan uji *chi-square* maka kondisi fisik tubuh tidak berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan kerja. Sehingga dari nilai p value = 0,169 ($> 0,05$), maka hubungan kemampuan mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja semakin kecil.

Asumsi peneliti ini sejalan dengan penelitian atau jurnal dari Iskandar Arfan, dkk (2018), dengan judul Studi Epidemiologi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Pontianak, yang menunjukkan bahwa kondisi fisik tubuh seperti lengah, lelah, mengantuk, sedang sakit, pengaruh obat tidak berpengaruh signifikan terhadap potensi kecelakaan kerja.

Asumsi peneliti ini tidak sejalan dengan jurnal lanny H.Tjakranata, dengan judul Pengaruh Kelelahan Pengemudi terhadap Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas (studi kasus: Pengemudi Bus di Jalan Tol Jakarta – Cikampek), bahwa kondisi fisik tubuh berpengaruh signifikan dengan kecelakaan kerja.

Penelitian ini tidak sejalan dengan Buku Ajar BLS Polisis Rev 5 2019, bahwa kelelahan dapat menyebabkan seseorang tidak cepat dalam mengambil keputusan dan dapat mengurangi konsentrasi. Kelelahan juga dapat menimbulkan ketidak seimbangan dan mengurangi ketajaman pandangan. Oleh karena itu keadaan tersebut dapat menimbulkan potensi kecelakaan. Lelah juga dapat menimbulkan pengemudi tidak waspada terhadap kondisi di jalan raya dan membuat seseorang tidak dapat mengambil keputusan secara cepat dan menjadi tidak tanggap. Kelelahan pengemudi menyumbang lebih dari 25% kecelakaan.

Pengemudi yang mengantuk adalah pengemudi yang kurang konsentrasi akibat kurang tidur atau mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas terbesar diakibatkan oleh pengemudi yang mengantuk. Ketika kurang tidur maka seseorang sejatinya akan berhutang tidur sehingga mengurangi konsentrasi. Ciri-ciri orang yang mengantuk antara lain: menguap, perih pada mata, mengemudi zig-zag, kesulitan mengangkat kepala, lambat dalam

menentukan, berhalusinasi, kesulitan mengingat beberapa kilometer yang lalu, mengemudi dengan kecepatan yang tidak stabil.

Pengemudi dalam keadaan mabuk dapat kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkoba. Pengemudi yang mengkonsumsi alkohol merasa mampu mengendarai kendaraan tetapi tidak dapat memperhatikan hal penting lainnya seperti traffic light, mobil dari samping atau pejalan kaki yang sedang menyebrang. Sedangkan pengemudi yang menggunakan obat-obatan dan narkoba merasa lemah, pusing dan mengantuk. Jika pengemudi menggunakan ganja, salah satu dari narkoba, akan mempengaruhi perhatian seseorang dan mengurangi kemampuan dalam memproses informasi yang diterima. Mengkombinasikan obat-obatan dengan alkohol akan mempengaruhi performa seseorang dalam berkendara dan berisiko tinggi menyebabkan kecelakaan dengan dampak yang cukup parah.

Asumsi peneliti bahwa kondisi fisik tubuh tidak berhubungan dengan potensi kecelakaan karena Pengemudi Sempati Star ada 2 orang dalam 1 bus, jadi mereka bergantian istirahat membawa mobil per enam jam. Sehingga mereka dapat beristirahat selama 6 jam tersebut, sehingga kecelakaan kerja dapat dihindari.

d. Hubungan Kondisi Kendaraan dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Berdasarkan penelitian diatas setelah dilakukan uji *chi-square* maka kondisi kendaraan berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan kerja. Sehingga dari nilai p value = 0,005 ($< 0,05$), maka hubungan kondisi kendaraan dengan potensi kecelakaan kerja semakin besar.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan Windy Pranita Sari (2015), dengan judul Faktor-faktor yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Truk di PT Berkat Nugraha Sinar Lestari Belawan Tahun 2015, yang menunjukkan bahwa kondisi kendaraan berpengaruh terhadap kecelakaan kerja.

Asumsi peneliti ini tidak sejalan dengan penelitian Devi Eka Meirinda, dkk, 2017 dengan judul Faktor- faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam (KSP) Sumber Rezeki Blora, bahwa kondisi kendaraan tidak berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.

Penelitian ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi bahwa kendaraan didesain sedemikian rupa untuk mengurangi kecelakaan dan mencegah cedera serius jika terjadi kecelakaan.

Kendaraan dirancang pabrik dengan mempertimbangkan nilai standart keamanan. Kendaraan yang baik harus mendapatkan perawatan secara berkala sehingga semua bagiannya berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem, ban, kaca spion, dan sebagainya.

Asumsi peneliti bahwa kondisi kendaraan berhubungan dengan potensi kecelakaan karena tim mekanik dari pihak Bus Sempati Starnya selalu melakukan servis bus sebelum berangkat, sehingga bisa mengurangi potensi kecelakaan kerja.

e. Hubungan Kondisi Jalan dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Berdasarkan penelitian diatas setelah dilakukan uji *chi-square* maka kondisi jalan berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan kerja. Sehingga dari nilai p value = 0,001 ($< 0,05$), maka hubungan kondisi kendaraan dengan potensi kecelakaan kerja semakin besar.

Asumsi peneliti ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan Windy Pranita Sari (2015), dengan judul Faktor-faktor yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Truk di PT Berkat Nugraha Sinar Lestari Belawan Tahun 2015, yang menunjukkan bahwa kondisi jalan berpengaruh terhadap kecelakaan kerja.

Asumsi peneliti ini tidak sejalan dengan penelitian Devi Eka Meirinda,dkk, 2017 dengan judul Faktor- faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam (KSP) Sumber Rezeki Blora bahwa kondisi jalan tidak berhubungan dengan potensi kecelakaan kerrja.

Penelitian ini sesuai dengan Buku Ajar BLS Polisi Rev 5 tahun 2019 bahwa kondisi jalan mempengaruhi kecelakaan, yaitu Jalan berlubang, jalan rusak, permukaan jalan yang licin, jalan menikung, dan jalan yang gelap.

Asumsi peneliti bahwa kondisi jalan berhubungan dengan potensi kecelakaan karena kondisi jalan berpengaruh terhadap kecelakaan yaitu di mana adanya jalan rusak, berlubang jika pengemudi lupa daerah mana jalan yang rusak maka beresiko menyebabkan kecelakaan dan jalan menikung jika tidak mengurangi kecepatan kendaraan maka bisa menyebabkan kecelakaan serta jalan gelap juga bisa mempengaruhi kecelakaam.

f. Hubungan Kondisi Cuaca dengan Potensi Kecelakaan Kerja

Berdasarkan penelitian diatas setelah dilakukan uji *chi-square* maka kondisi cuaca tidak berhubungan signifikan dengan potensi kecelakaan kerja. Sehingga dari nilai p value = 0,648 ($> 0,05$), maka hubungan kondisi cuaca dengan potensi kecelakaan kerja semakin kecil.

Asumsi peneliti ini sejalan dengan penelitian terdahulu Ahmad Alfani Rohman Noviandi (2017), dengan judul Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang yang menjelaskan bahwa kondisi cuaca tidak berhubungan terhadap potensi kecelakaan kerja.

Asumsi peneliti ini tidak sejalan dengan penelitian terdahulu H.M.T Rustxell P. Simanungkalit, dengan judul Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Sisingamangaraja (STA 00+000 – STA 10+000) Kota Medan, bahwa kondisi cuaca berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.

Hal ini tidak sejalan dengan Buku Ajar BLS Polisi Rev 5 tahun 2019 yang menyatakan bahwa kondisi cuaca berhubungan dengan potensi kecelakaan yaitu hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti: jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalanan menjadi licin, dan jarak pandang menjadi lebih dekat karena tertutup oleh lebatnya hujan. Hujan lebat dapat menimbulkan terjadinya sejumlah kecelakaan lalu lintas karena kondisi jalan yang licin

Ketika kondisi hujan dibutuhkan kehati-hatian dalam mengemudi. Karena jika tidak berhati-hati maka akan terjadi peristiwa yang disebut hydroplaning atau aquaplaning, yaitu kondisi mengemudi di atas lapisan air yang tipis (sehingga

mengurangi daya “cengkeram” ban ke permukaan jalan). Hydroplaning terjadi karena kombinasi dari kecepatan kendaraan yang terlalu tinggi, jalanan licin atau terlalu banyak air, dan ban gundul.

Kondisi cuaca yang perlu diperhatikan pada saat mengemudi yaitu hujan dan kabut, pada kondisi jalan berkabut, yaitu kecepatan kendaraan harus dikurangi dan penggunaan lampu kabut yang terangnya mengarah ke bawah atau penggunaan lampu *hazard*.

Asumsi peneliti bahwa kondisi cuaca berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja karena pengemudi sudah punya kesadaran untuk menjaga keamanan yaitu jika cuaca hujan, kondisi jalan licin sehingga mereka mengurangi kecepatan mengemudi mereka, untuk menghindari kecelakaan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi kecelakaan kerja pada pengemudi bus sempati star di terminal bus sempati star simpang pondok kelapa medan tunggal tahun 2018. Berdasarkan hasil penelitian maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengalaman pengemudi berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.
2. Kemampuan mengemudi berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.
3. Kondisi fisik tubuh tidak berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.
4. Kondisi kendaraan berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.
5. Kondisi jalan berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.
6. Kondisi cuaca tidak berhubungan dengan potensi kecelakaan kerja.

5.2 Saran

1. Bagi manajemen Bus Sempati Star Simpang Pondok Kelapa Medan Sunggal

Berdasarkan hasil penelitian, perusahaan bus sempati star simpang pondok kelapa medan tunggal disarankan untuk meningkatkan kualitas supir, kualitas kendaraan lebih baik, agar para penumpang nyaman saat berkendara menggunakan bus sempati star dan para penumpang menjadi tertarik untuk selalu menjadikan sempati star sebagai kendaraan umum yang akan selalu digunakan apabila ingin bepergian.

2. Bagi pengemudi bus

Bagi pengemudi bus sempati star diharapkan agar lebih meningkatkan kemampuan, ketrampilan dan pengetahuannya dalam mengemudikan bus, agar para penumpang bus bisa nyaman dan merasa terlindungi selama dalam perjalanan.

3. Bagi Institut Kesehatan Helvetia Medan

Penelitian ini bertujuan untuk menambah daftar referensi penelitian bagi mahasiswa-mahasiswa yang akan melakukan penelitian di kemudian hari, maka dari itu pihak institusi harus memajukan penelitian ini di perpustakaan institusi.

4. Bagi peneliti selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya, agar menambah variabel-variabel yang belum ada dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

1. PERMENAKER. Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor: 03/Men/98 Tentang Tatacara Pelaporan Dan Pemeriksaan Kecelakaan. 1998;34. Available from: https://jdih.kemnaker.go.id/data_wirata/1998-2-4.pdf
2. BSI. Occupational Health and Safety Management Systems 18001 : 2007, Requirements for the Implementation. 1999;1–19.
3. Kementerian Tenaga Kesehatan dan Transmigrasi RI. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. Peratur Menteri. 2010;1–69.
4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja oleh Presiden Republik Indonesi. 1970;(5). Available from: pelayanan.jakarta.go.id
5. Bustan, M N. Epidemiologi Penyakit Menular. Jakarta: PT. Rineka Cipta; 2007.
6. Direktorat Jendral Perhubungan Darat. RENCANA LIMA TAHUN (RENSTRA).
7. Statistik IBP. Statistik Indonesia. Biro Pusat Statistik.; 1976.
8. Darat DJP. Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011–2035. Direktorat Jenderal Perhub Darat, Kementerian Perhub Republik Indones Diakses dari <http://hubdat.dephub.go.id/spesial-konten/dokumen-publikasi/umum/1306-rencana-umum-nasional-keselamatan-runk-jalan-2011-2035/download> Tanggal akses. 2011;5.
9. Jenderal D, Pengawasan P. Kementerian tenaga kerja dan transmigrasi ri. 2011;(21):3–6.
10. M Adam Samudra. 4 Faktor Utama Penyebab Kecelakaan di Jalan Raya. 2018;
11. Sari WP, Mahyuni EL, Salmah U. FAKTOR-FAKTOR YANG MEMENGARUHI POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI TRUK DI PT BERKATNUGRAHA SINARLESTARI BELAWAN TAHUN 2015. 2015;29(4):124–32.
12. Oktarina S. Faktor- faktor yang Berhubungan dengan Safety Briping Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011. 2011;22–48.
13. Negara D, Jayanti S, Widjasena B. Analisis Kecelakaan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Koridor II Terminal Terboyo- Terminal Sisemut Ungaran Tahun 2016. 2016;5:115–26.
14. Arfan I, Wulandari W. Studi Epidemiologi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Pontianak. Stud Epidemiologi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Pontianak. 2018;4(2):100–6.
15. Sucipto CD. Keselamatan dan Kesehatan Kerja. 1st ed. Yogyakarta: Gosyen Publishing; 2017.
16. Suma mur P. Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan. Jakarta: CV. Haji Masagung; 1989.
17. Oktarina S. Faktor faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group Labuhan Deli

- Medan Tahun 2011. 2011;
18. Notoatmodjo Soekidjo. KESEHATAN MASYARAKAT Ilmu & Seni. Jakarta: Rineka Cipta; 2017.
 19. Kartika M. Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok Tahun 2008. Anal Fakt Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Mot di Wil Depok tahun 2008. 2009;18.
 20. Buku Ajar BLS polisi rev 5 29 Januari 2019 (1) (1). 2019.
 21. Pemerintah. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi. 1993;8(44):1–113.
 22. Ramli S. Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja OHSAS18001. Jakarta: Dian Rakyat; 2010.
 23. Suma mur. Hiegene Perusahaan dan Kesehatan Kerja(HIPERKES). Jakrta: Sagung Setio; 2009.
 24. Indonesia presiden republik. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Undang-Undang [Internet]. 2009; Available from: <http://www.albayan.ae>
 25. Notoatmodjo Soekidjo. Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta; 2017.
 26. Muliafatul Rosyidah, Binti. Efek Karakteristik Individu dan Pengaruh Lingkungan Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada Pengemudi Angkutan Umum di Kota Surabaya, 2017;
 27. David Casidy Rifal, Akhmad. Faktor Resiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah, 2015;
 28. Arfan, Iskandar. Studi Epidemiologi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Pontianak, 2018.
 29. Tjakranata, Lanny H. Pengaruh Kelelahan Pengemudi terhadap Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus: Pengemudi Bus di Jalan Tol Jakarta-Cikampek).
 30. Eka Meirinda, Devi. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam (KSP) Sumber Rezeki Blora, 2017;
 31. Alfandi Rohman Noviandi, Ahmad. Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang, 2017
 32. Rustxell P. Simanungkalit, HMT. Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Sisingamangaraja (STA 00+000-STA 10+000) Kota Medan.

Lampiran 1.

KUESIONER PENELITIAN

ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS SEMPATI STAR JALAN GAGAK HITAM, SIMPANG PONDOK KELAPA MEDAN TAHUN 2018

Bersama kuesioner ini, saya mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Institut Kesehatan Helvetia Medan sedang menyusun sebuah skripsi sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat, maka sangat dibutuhkan pendapat berupa jawaban kuesioner dari Bapak untuk melengkapi penelitian ini. Jawaban dari Bapak selanjutnya akan diolah untuk menghasilkan hasil penelitian dengan judul “**Analisis Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Bus Simpati Star Jalan Gagak Hitam, Simpang Pondok Kelapa Medan Tahun 2018**”. Besar harapan saya, kiranya Bapak bersedia mengisi kuesioner ini dengan sejujur-jujurnya. Atas bantuan Bapak saya ucapkan terima kasih dan selamat mengisi kuesioner ini.

Petunjuk

Isilah pertanyaan-pertanyaan di bawah ini dengan tepat mulai dari bagian ini :

- 1. Isilah identitas diri anda dengan lengkap**
- 2. Bacalah pertanyaan ini dengan seksama**
- 3. Pilihlah jawaban yang paling sesuai dengan diri anda dan kondisi pekerjaan anda**
- 4. Jawaban anda adalah benar dan terjamin kerahasiaannya sehingga kejujuran anda dalam menjawab kuesioner ini sangat kami hargai**

Nama : _____
Umur : _____ Thn

1. Pendidikan terakhir anda :
 - a. SD
 - b. SMP
 - c. DIPLOMA
 - d. SMA/SMK
2. Sudah berapa lama anda berprofesi sebagai pengemudi bus?
 - a. <3tahun
 - b. 4 - 6 tahun
 - c. 7 – 9 tahun
 - d. >9 tahun
3. Sudah berapa lama anda bekerja di bus Sempati Star ini?
 - a. <3 tahun
 - b. 4 - 6 tahun
 - c. 7 - 9 tahun
 - d. >9 tah

II. DATA KHUSUS

A. PENGALAMAN MENGENAL

Petunjuk : Berilah tanda checklist (☐) pada jawaban pertanyaan sesuai dengan keadaan atau kondisi Anda yang sebenarnya.

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
1.	Pengalaman anda dalam mengemudi membantu anda dalam menghindari kecelakaan kerja.		
2.	Pengalaman anda dalam mengemudi tidak membuat anda bertindak sesuka anda di jalanan		
3.	Anda takut terjadi kecelakaan karena pengalaman anda dalam mengemudi sudah banyak.		
4.	Lamanya bekerja sebagai pengemudi tidak membuat anda percaya diri bahwa anda tidak akan terkena kecelakaan		
5.	Anda akan berhati-hati saat mengemudi karena anda tahu resiko yang akan timbul ketika anda tidak tertib di jalan Raya		
6.	Anda akan berhati-hati saat mengemudi karena anda menghindari situasi bahaya sedini mungkin		
7.	Saat mengemudi anda tahu bahwa pengemudi maupun kenek/penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk pengaman		
8.	Ketika mengemudikan bus, anda wajib mematuhi ketertiban dan keselamatan di jalan raya		
9.	Pada saat mengemudikan bus, anda lebih memilih sabar dalam mengemudikan bus untuk menjaga keselamatan di jalan raya		
10.	Lamanya bekerja sebagai pengemudi, tidak membuat anda mengetahui bagaimana mengatasi situasi maupun kondisi yang ada di jalan raya		

II. DATA KHUSUS

B. KEMAMPUAN MENGENAL

Petunjuk : Berilah tanda checklist (☐) pada jawaban pertanyaan sesuai dengan keadaan atau kondisi Anda yang sebenarnya.

No	Pertanyaan	Ya	Tidak
1	Sebelum melewati kendaraan lain anda harus melihat kaca spion untuk memastikan situasi lalu lintas supaya aman		
2	Anda memberikan tanda (signal) saat akan melewati mobil didepan anda		
3	Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah, harus memberikan ruang gerak yang cukup disebelah kanan kendaraan		
4	Anda menyalip kendaraan lain dengan menggunakan bahu jalan (sisi kiri jalan)		
5	Ketika ada kendaraan yang memberikan signal/tanda untuk mengambil jalur kiri, anda akan memberikan kesempatan pada kendaraan tersebut.		
6	Anda mencoba untuk melewati mobil di depan anda, ketika mobil dari arah yang berlawanan tidak berada dalam jarak yang dekat		
7	Anda melewati kendaraan didepan anda pada saat bus anda tidak berada dekat di persimpangan		
8	Anda akan memperlambat laju kendaraan ketika akan melewati kendaraan bermotor umum yang sedang menurunkan dan menaikkan penumpang.		
9	Ketika akan memasuki kawasan pemukiman ataupun pusat kegiatan masyarakat, anda akan mengurangi laju kendaraan bus		

10	Konsentrasi anda tidak akan terganggu apabila saat anda mengemudi, anda tidak berbincang-bincang dengan kenek cukup lama		
11	Konsentrasi anda tidak akan terganggu apabila saat mengemudi handphone anda berbunyi, anda tidak menerima telephone tersebut		
12	Saat lampu merah menyala dan tidak ada kendaraan melintas dari arah lain, maka anda tidak akan tetap melaju menerobos lampu merah tersebut		
13	Konsentrasi Anda saat mengemudikan bus tidak akan terganggu ketika anda tidak merokok.		
14	Anda tidak boleh minum bir atau alkohol, agar kemampuan mengemudi anda tidak terganggu		
15	Anda perlu menggunakan sabuk pengaman walau jarak tempuh anda tidak jauh		
16	Walaupun jarak tempuh anda jauh, anda tetap menggunakan sabuk pengaman		
17	Anda akan memarkirkan kendaraan bus di jalan secara sejajar atau serong menurut arah lalu lintas		

C. KONDISI FISIK TUBUH

Petunjuk : Berilah tanda checklist (☐) pada jawaban pertanyaan sesuai dengan keadaan atau kondisi Anda yang sebenarnya.

No	Pertanyaan	Ya	Tidak
1	Ketika kondisi tubuh anda sedang tidak sehat maka akan mempengaruhi anda saat mengemudi sehingga anda tidak dapat melakukan pekerjaan baik		
2	Ketika mengantuk, Anda tidak akan mengemudikan bus.		
3	Konsentrasi anda terganggu ketika mengantuk sehingga anda tidak melanjutkan perjalanan		
4	Jika anda sudah merasa lelah, anda perlu beristirahat/berhenti sebentar kemudian melanjutkan perjalanan		
5	Jika anda sedang dibawah pengaruh minuman keras, anda dilarang untuk mengemudikan bus karena akan mengakibatkan kecelakaan		
6	Jika anda sedang dibawah pengaruh obat-obatan terlarang, anda tidak boleh mengemudikan bus karena akan mengakibatkan terjadinya kecelakaan		
7	Ketika bahu terasa kaku saat mengemudikan bus, anda/lebih memilih untuk berhenti/beristirahat untuk memulihkan fisik anda		
8	Ketika kepala anda terasa berat saat mengemudikan bus, anda lebih memilih untuk berhenti/beristirahat untuk memulihkan fisik anda		
9	Ketika anda sedang tertimpa masalah baik itu masalah keluarga maupun masalah teman seprofesi, anda lebih memilih untuk tidak mengemudikan bus karena akan mengganggu konsentrasi anda		
10	Setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-berturut wajib beristirahat paling singkat setengah jam		

D. KONDISI KENDARAAN

Petunjuk : Berilah tanda checklist () pada jawaban pertanyaan sesuai dengan keadaan atau kondisi Anda yang sebenarnya.

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
1.	Sebelum menggunakan kendaraan sebaiknya dipanaskan 20 menit terlebih dahulu		
2.	Pengukuran tekanan ban sebaiknya dilakukan ketika ban dalam keadaan dingin		
3.	Ketika bus anda penuh dengan muatan sehingga anda perlu membawa ban cadangan dan tool kit didalam bus anda		
4.	Anda akan memeriksa kondisi rem sebelum dan sesudah Menggunakannya		
5.	Anda akan memeriksa kondisi lampu sen dan lampu rem sebelum dan sesudah anda menggunakannya		
6.	Anda selalu memeriksa keadaan mesin bus sebelum Menggunakannya		
7.	Jika bus anda melebihi batas barang bawaan yang diperbolehkan, anda tidak akan menambah kecepatan kendaraan karena mengejar waktu sampai		
8.	Jika bus anda melebihi batas barang bawaan yang diperbolehkan, anda tidak akan melanjutkan perjalanan		
9.	Anda akan menyalakan lampu kendaraan bus pada malam hari		
10.	Pada saat berhenti atau parkir karena ban kempes ataupun pecah, anda akan memasang segitiga pengaman sebagai tanda keselamatan		
11.	Pada saat berkendara di jalanan, anda akan membawa segitiga pengaman, dongkrak dan pembuka roda		
12.	Anda akan memulai perjalanan mengemudi apabila anda merasa keadaan bus sedang baik		
13.	Ketika anda merasa keadaan bus kurang baik, anda tidak menggunakan bus tersebut		

E. KONDISI JALAN

Petunjuk : Berilah tanda checklist () pada jawaban pertanyaan sesuai dengan keadaan atau kondisi Anda yang sebenarnya.

No	Pertanyaan	Ya	Tidak
1	Pada saat melewati jalan berlubang, anda akan mengurangi kecepatan kendaraan walaupun jalanan sepi		
2	Pada saat melewati jalan berlubang, anda tidak akan menambah kecepatan kendaraan walaupun jalanan sepi		
3	Pada saat melewati jalan rusak atau belum diaspal, anda akan mengurangi kecepatan kendaraan walaupun jalanan sepi		
4	Pada saat melewati jalan rusak atau belum diaspal, anda tidak akan menambah kecepatan kendaraan walaupun jalanan sepi		
5	Saat jalanan sepi atau lengang, anda tidak mengemudikan bus dengan kecepatan yang melebihi batas		
6	Saat kondisi jalanan gelap, anda tetap menyalakan lampu jauh walaupun ada kendaraan lain yang berlawanan arah		
7	Saat kondisi jalanan gelap dan sepi anda lebih memilih untuk tidak melewati kendaraan yang ada di depan anda		
8	Pada saat kondisi jalanan gelap, anda tidak akan mempercepat kecepatan kendaraan anda walaupun jalanan sepi		
9	Jika melewati jalanan licin, anda akan mengurangi kecepatan kendaraan walaupun jalanan sepi		
10	Pada jalanan tanjakan atau menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya turun harus memberi kesempatan jalan kepada yang menanjak		
11	Pada saat melewati jalan menikung, anda mengurangi kecepatan kendaraan agar dapat berhati-hati		

F. KONDISI CUACA

Petunjuk : Berilah tanda checklist () pada jawaban pertanyaan sesuai dengan keadaan atau kondisi Anda yang sebenarnya.

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
1.	Jika mendesak, anda akan mengurangi kecepatan kendaraan anda walaupun kondisi cuaca berkabut		
2.	Anda akan berhati-hati jika mengemudi pada saat hujan walaupun jalanan sepi		
3.	Pada kondisi jalan yang kabut, anda akan mengurangi kecepatan kendaraan walaupun jalanan sepi		
4.	Jika mendesak, anda tidak akan menambah kecepatan kendaraan walaupun kondisi saat itu hujan		
5.	Pada kondisi jalan yang kabut, anda akan menghidupkan lampu kendaraan walaupun jalanan sepi		
6.	Pada kondisi hujan, anda akan menghidupkan lampu kendaraan walaupun jalanan sepi		
7.	Pada kondisi permukaan jalan basah/genangan air akibat hujan anda akan mengurangi kecepatan kendaraan		

G. KECELAKAAN KERJA

Petunjuk : Jawablah pertanyaan dibawah ini dengan cara memberi tanda silang (X) atau memberi jawaban yang paling sesuai pada tempat yang sudah disediakan.

1. Apakah Anda selama menjadi pengemudi perusahaan dalam melaksanakan pekerjaan pernah mengalami kecelakaan kerja?
 - a. Ya
 - b. Tidak

Jika menjawab Ya, pilihlah jawaban yang telah disediakan: (jawaban boleh dari satu) Dan sebutkan faktor yang memengaruhi kecelakaan tersebut dikolom yang telah disediakan

Jenis Kecelakaan	Potensi yang Mempengaruhi
Terjatuh masuk jurang/kanal	
Tabrakan dengan kendaraan di depan	
Tabrakan dengan kendaraan di belakang	
Tabrakan dengan kendaraan dari arah depan	
Tabrakan dengan kendaraan yang mendahului	
Tabrakan dengan kendaraan yang didahului	
Tabrakan dengan kendaraan dari arah sudut (di persimpangan)	
Terbalik (<i>tipe over</i>)	
Menabrak sesuatu	

Lampiran 2.

MASTER TABEL UJI VALIDITAS

No Responden	Nama Res;ponden	Umur	Pendidikan	Lama kerja mengemmudi di Bus Sempati Star
1	Tn. N	39 Tahun	SMA	6 Tahun
2	Tn. A	38 Tahun	SMA	5 Tahun
3	Tn. R	35 Tahun	SMA	4 Tahun
4	Tn. H	38 Tahun	SMA	5 Tahun
5	Tn. T	38 Tahun	SMA	4 Tahun
6	Tn. A	40 Tahun	SMA	5 Tahun
7	Tn. R	45 Tahun	SMA	6 Tahun
8	Tn. T	44 Tahun	SMP	6 Tahun
9	Tn. B	46 Tahun	SMA	8 Tahun
10	Tn. R	41 Tahun	SMA	4 Tahun
11	Tn. Y	33 Tahun	SMA	3 Tahun
12	Tn. B	40 Tahun	SMA	5 Tahun
13	Tn. U	39 Tahun	SMA	4 Tahun
14	Tn. M	30 Tahun	SMA	3 Tahun
15	Tn. P	36 Tahun	SMP	2 Tahun
16	Tn. F	38 Tahun	SMP	6 Tahun
17	Tn. A	32 Tahun	SMA	3 Tahun
18	Tn. H	40 Tahun	SMA	6 Tahun
19	Tn. I	39 Tahun	SMA	5 Tahun
20	Tn. S	40 Tahun	SMA	5 Tahun

Pengalaman Mengemudi										
x1.1	x1.2	x1.3	x1.4	x1.5	x1.6	x1.7	x1.8	x1.9	x1.10	Total X1
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	11
2	1	1	1	2	1	1	1	1	2	13
1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	12
2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	13
1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	12
1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	11
1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	11
1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	11
1	2	1	2	1	2	1	2	1	1	14
2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	14
1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	12
1	2	1	2	1	2	2	2	1	1	15
1	2	2	2	1	2	2	1	1	2	16
2	2	2	1	2	1	1	2	2	1	16
1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	12
2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	16
1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	11
1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	12
1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	12

Kondisi Kendaraan													
x4.1	x4.2	x4.3	x4.4	x4.5	x4.6	x4.7	x4.8	x4.9	x4.10	x4.11	x4.12	x4.13	Total X4
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	15
1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	18
1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	20
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	16
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	15
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16
1	2	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	17
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	26
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	15
1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	17

Kondisi Jalan											
X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X5.5	X5.6	X5.7	X5.8	X5.9	X5.10	X5.11	Total X5
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	14
1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	13
1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	14
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	12
1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	12
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	20
2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	14
1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	13
2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	14
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	14
2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	15
1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	13
1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	17

Kondisi Cuaca								
x6.1	x6.2	x6.3	x6.4	x6.5	x6.6	x6.7	Total X6	Y.1
1	1	1	1	1	1	2	8	1
1	1	1	2	1	2	1	9	1
1	1	1	1	1	1	1	7	1
1	1	1	1	1	2	2	9	1
1	1	1	2	1	1	1	8	1
2	1	1	1	1	1	1	8	1
2	1	2	2	1	2	2	12	1
2	1	2	1	2	2	2	12	1
2	1	1	1	2	1	1	9	2
1	1	1	2	2	2	2	11	2
1	2	1	1	2	1	1	9	2
1	2	1	1	1	1	2	9	2
1	2	1	1	1	1	1	8	1
1	2	2	1	1	1	1	9	1
2	2	1	1	1	1	1	9	1
2	2	1	1	1	1	1	9	1
1	2	2	2	1	2	1	11	2
1	2	1	2	1	2	1	10	1
1	2	1	2	1	2	1	10	1
1	2	1	2	1	2	1	10	1

23	Tn. D	45 Tahun	SMA	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
24	Tn. D	44 Tahun	SMA	4 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
25	Tn. S	45 Tahun	SMA	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	12
26	Tn. E	32 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
27	Tn. A	30 Tahun	SMA	1 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
28	Tn. R	38 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
29	Tn. R	39 Tahun	SMA	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
30	Tn. A	30 Tahun	SMP	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	11
31	Tn. R	31 Tahun	SMP	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
32	Tn. L	42 Tahun	SMA	4 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
33	Tn. I	33 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
34	Tn. M	34 Tahun	SMP	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
35	Tn. F	35 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	12
36	Tn. A	46 Tahun	SMP	2 Tahun	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
37	Tn. A	37 Tahun	SMP	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
38	Tn. R	38 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
39	Tn. B	39 Tahun	SMP	2 Tahun	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	12
40	Tn. G	40 Tahun	SMP	3 Tahun	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	14
41	Tn. M	41 Tahun	SMP	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	12
42	Tn. K	32 Tahun	SMP	1 Tahun	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	12
43	Tn. K	43 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	11
44	Tn. K	44 Tahun	SMP	4 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
45	Tn. S	35 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
46	Tn. A	36 Tahun	SMP	1 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
47	Tn. I	30 Tahun	SMP	2 Tahun	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	14

48	Tn. M	38 Tahun	SMA	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
49	Tn. R	39 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
50	Tn. M	40 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
51	Tn. S	31 Tahun	SMA	1 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
52	Tn S	32 Tahun	SMA	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
53	Tn. S	33 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	13
54	Tn. J	44 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
55	Tn. E	45 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	11
56	Tn. A	36 Tahun	SMP	1 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
57	Tn. S	37 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	12
58	Tn. A	38 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	11
59	Tn. R	39 Tahun	SMP	3 Tahun	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	11
60	Tn. A	30 Tahun	SMA	2 Tahun	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	12

Kemampuan Mengemudi																	
x2.1	x2.2	x2.3	x2.4	x2.5	x2.6	x2.7	x2.8	x2.9	x2.10	x2.11	x2.12	x2.13	x2.14	x2.15	x2.16	x2.17	Total X2
2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	20
1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	20
2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	28
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	21
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	19
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	34
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	18
1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	20
1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	2	2	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	22
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	21
2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	20

1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	21
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	21
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	21
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	20
1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	20
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	20
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	21
2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	21
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	21
1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	21
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	20

1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	23
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	1	1	1	1	1	21
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	22

Kondisi Fisik Tubuh										Total
x3.1	x3.2	x3.3	x3.4	x3.5	x3.6	x3.7	x3.8	x3.9	x3.10	X3
2	1	2	1	2	2	1	2	2	2	17
1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	15
1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	14
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	14
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	12
1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	11
1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	13
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	19
2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	12
2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	18
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	18
2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	12
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	11
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	2	1	2	1	1	1	2	2	1	14
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	15
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	11
1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	11
1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	15
1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	11
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
1	2	1	1	2	2	2	2	2	1	16
1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	12

Kondisi Cuaca								
x6.1	x6.2	x6.3	x6.4	x6.5	x6.6	x6.7	Total X6	Y.1
1	2	1	1	2	1	2	10	1
1	2	1	2	2	2	1	11	1
1	1	1	1	1	1	1	7	2
2	2	2	1	2	2	2	13	1
1	1	1	2	1	1	1	8	1
1	2	1	1	1	1	1	8	2
2	2	2	2	2	2	2	14	2
2	2	2	1	2	2	2	13	1
1	1	1	1	1	1	1	7	2
2	2	2	2	2	2	2	14	2
2	2	2	1	2	1	1	11	2
1	1	1	1	1	1	2	8	2
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	1	1	1	7	1
1	1	1	1	1	1	1	7	1
1	1	2	2	1	2	1	10	2
1	1	2	2	1	2	1	10	1
2	2	2	2	2	2	1	13	2
2	2	2	2	2	2	1	13	2
1	2	1	2	1	1	1	9	1
1	2	1	1	1	2	1	9	2
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	1	2	1	8	1
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	1	2	1	8	1
1	2	1	1	1	2	1	9	1
1	1	1	1	2	2	1	9	1
1	1	2	1	1	1	1	8	1
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	2	1	1	8	2
1	1	1	1	1	1	1	7	1
2	1	2	1	2	1	1	10	2
1	1	2	1	2	1	1	9	1
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	2	1	1	8	2
1	1	1	1	1	1	1	7	1
2	1	1	1	1	1	1	8	1
2	1	2	2	1	1	2	11	1

1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	1	1	1	2	8	2
1	2	1	1	1	1	2	9	2
1	1	2	2	2	1	1	10	1
1	1	1	1	1	1	1	7	1
1	2	1	1	1	1	1	8	1
1	2	1	1	2	2	1	10	2
1	1	1	2	2	1	2	10	1
1	2	1	1	1	1	1	8	2
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	2	1	2	2	1	1	10	1
1	1	1	1	1	1	1	7	1
1	1	1	1	1	2	1	8	2
1	1	1	1	1	2	1	8	1
1	1	2	2	2	1	1	10	2
1	1	1	1	1	1	1	7	1
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	2	2	2	1	2	11	2
1	1	1	1	1	1	1	7	2
1	1	1	2	2	2	2	11	2

Lampiran 4

HASIL OUTPUT SPSS UJI VALIDITAS DAN REALIBILITAS

VALIDITAS X1 (Pengalaman Mengemudi)

Correlations

		VAR0 0001	VAR 00002	VAR0 0003	VAR0 0004	VAR00 005	VAR0 0006	VAR0 0007	VAR00 008	VAR00 009	VAR0 0010	TOTA L_X1
VAR00001	Pearson Correlation	1	,471*	,802**	,707**	,707**	,356	,612**	,583**	,492*	,707**	,824**
	Sig. (2-tailed)		,036	,000	,000	,000	,123	,004	,007	,027	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00002	Pearson Correlation	,471*	1	,630**	,467*	,467*	,378	,577**	,707**	,174	,467*	,676**
	Sig. (2-tailed)	,036		,003	,038	,038	,100	,008	,000	,463	,038	,001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00003	Pearson Correlation	,802**	,630**	1	,882**	,882**	,524*	,764**	,579**	,504*	,630**	,915**
	Sig. (2-tailed)	,000	,003		,000	,000	,018	,000	,007	,023	,003	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00004	Pearson Correlation	,707**	,467*	,882**	1	1,000**	,630**	,577**	,471*	,638**	,733**	,905**
	Sig. (2-tailed)	,000	,038	,000		,000	,003	,008	,036	,002	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00005	Pearson Correlation	,707**	,467*	,882**	1,000**	1	,630**	,577**	,471*	,638**	,733**	,905**
	Sig. (2-tailed)	,000	,038	,000	,000		,003	,008	,036	,002	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00006	Pearson Correlation	,356	,378	,524*	,630**	,630**	1	,218	,356	,285	,378	,607**
	Sig. (2-tailed)	,123	,100	,018	,003	,003		,355	,123	,223	,100	,005
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00007	Pearson Correlation	,612**	,577**	,764**	,577**	,577**	,218	1	,612**	,302	,577**	,734**
	Sig. (2-tailed)	,004	,008	,000	,008	,008	,355		,004	,196	,008	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00008	Pearson Correlation	,583**	,707**	,579**	,471*	,471*	,356	,612**	1	,492*	,707**	,766**
	Sig. (2-tailed)	,007	,000	,007	,036	,036	,123	,004		,027	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00009	Pearson Correlation	,492*	,174	,504*	,638**	,638**	,285	,302	,492*	1	,638**	,668**
	Sig. (2-tailed)	,027	,463	,023	,002	,002	,223	,196	,027		,002	,001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VAR00010	Pearson Correlation	,707**	,467*	,630**	,733**	,733**	,378	,577**	,707**	,638**	1	,839**

	Sig. (2-tailed)	,000	,038	,003	,000	,000	,100	,008	,000	,002		,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	lation	,824**	,676**	,915**	,905**	,905**	,607**	,734**	,766**	,668**	,839**	1
TOTAL_X1	Sig. (2-tailed)	,000	,001	,000	,000	,000	,005	,000	,000	,001	,000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

RELIABILITAS X1 (Pengalaman Mengemudi)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,929	10

VALIDITAS X2 (Kemampuan Mengemudi)

		Correlations																	
		VAR 00001	VAR 00002	VAR 00003	VAR 00004	VAR 00005	VAR 00006	VAR 00007	VAR 00008	VAR 00009	VAR 00010	VAR 00011	VAR 00012	VAR 00013	VAR 00014	VAR 00015	VAR 00016	VAR 00017	TOTA L_X2
VARO 0001	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	1	,490*	,062	,289	,490*	,490*	,490*	,375	,218	,250	,667**	,459*	,667**	,250	,490*	,667**	,667**	,647**
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)		,028	,794	,217	,028	,028	,028	,103	,355	,288	,001	,042	,001	,288	,028	,001	,001	,002
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0002	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,490*	1	,490*	,404	1,000*	,608**	,608**	,840**	,336	,327	,793**	,546*	,793**	,327	,608**	,327	,793**	,843**
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,028		,028	,077	,000	,004	,004	,000	,147	,160	,000	,013	,000	,160	,004	,160	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0003	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,062	,490*	1	,577**	,490*	,140	,140	,375	,764**	,250	,250	,459*	,250	,250	,140	,250	,250	,528*
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,794	,028		,008	,028	,556	,556	,103	,000	,288	,288	,042	,288	,288	,556	,288	,288	,017
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0004	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,289	,404	,577**	1	,404	,404	,404	,289	,378	,192	,577**	,397	,577**	,577**	,404	,192	,577**	,637**
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,217	,077	,008		,077	,077	,077	,217	,100	,416	,008	,083	,008	,008	,077	,416	,008	,003
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0005	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,490*	1,000*	,490*	,404	1	,608**	,608**	,840**	,336	,327	,793**	,546*	,793**	,327	,608**	,327	,793**	,843**
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,028	,000	,028	,077		,004	,004	,000	,147	,160	,000	,013	,000	,160	,004	,160	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0006	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,490*	,608**	,140	,404	,608**	1	1,000*	,490*	,336	,327	,793**	,546*	,793**	,327	1,000*	,327	,793**	,809**
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,028	,004	,556	,077	,004		,000	,028	,147	,160	,000	,013	,000	,160	,000	,160	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0007	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,490*	,608**	,140	,404	,608**	1,000*	1	,490*	,336	,327	,793**	,546*	,793**	,327	1,000*	,327	,793**	,809**
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,028	,004	,556	,077	,004	,000		,028	,147	,160	,000	,013	,000	,160	,000	,160	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0008	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,375	,840**	,375	,289	,840**	,490*	,490*	1	,218	,250	,667**	,459*	,667**	,250	,490*	,250	,667**	,706**
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,103	,000	,103	,217	,000	,028	,028		,355	,288	,001	,042	,001	,288	,028	,288	,001	,001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0009	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,218	,336	,764**	,378	,336	,336	,336	,218	1	,145	,145	,350	,145	,145	,336	,509*	,145	,510*
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,355	,147	,000	,100	,147	,147	,147	,355		,541	,541	,130	,541	,541	,147	,022	,541	,022
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0010	Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,250	,327	,250	,192	,327	,327	,327	,250	,145	1	,444*	,688**	,444*	,444*	,327	,444*	,444*	,510*
	N Pears on Correl ation Sig. (2- tailed)	,288	,160	,288	,416	,160	,160	,160	,288	,541		,050	,001	,050	,050	,160	,050	,050	,021
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
VARO 0011	Pears on Correl ation	,667**	,793**	,250	,577**	,793**	,793**	,793**	,667**	,145	,444*	1	,688**	1,000*	,444*	,793**	,444*	1,000*	,906**

	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,288	,008	,000	,000	,000	,001	,541	,050		,001	,000	,050	,000	,050	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correlation	,459*	,546*	,459*	,397	,546*	,546*	,459*	,350	,688**	,688**	1	,688**	,688**	,546*	,688**	,688**	,787**	
VAR00012	Sig. (2-tailed)	,042	,013	,042	,083	,013	,013	,042	,130	,001	,001		,001	,001	,013	,001	,001	,000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correlation	,667**	,793**	,250	,577**	,793**	,793**	,667**	,145	,444*	1,000*	,688**	1	,444*	,793**	,444*	1,000*	,906**	
VAR00013	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,288	,008	,000	,000	,001	,541	,050	,000	,001		,050	,000	,050	,000	,000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correlation	,250	,327	,250	,577**	,327	,327	,250	,145	,444*	,444*	,688**	,444*	1	,327	,444*	,444*	,550*	
VAR00014	Sig. (2-tailed)	,288	,160	,288	,008	,160	,160	,288	,541	,050	,050	,001	,050		,160	,050	,050	,012	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correlation	,490*	,608**	,140	,404	,608**	1,000*	1,000*	,490*	,336	,327	,793**	,546*	,793**	,327	1	,327	,793**	,809**
VAR00015	Sig. (2-tailed)	,028	,004	,556	,077	,004	,000	,028	,147	,160	,000	,013	,000	,160		,160	,000	,000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correlation	,667**	,327	,250	,192	,327	,327	,250	,509*	,444*	,444*	,688**	,444*	,444*	,327	1	,444*	,589**	
VAR00016	Sig. (2-tailed)	,001	,160	,288	,416	,160	,160	,288	,022	,050	,050	,001	,050	,050	,160		,050	,006	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correlation	,667**	,793**	,250	,577**	,793**	,793**	,667**	,145	,444*	1,000*	,688**	1,000*	,444*	,793**	,444*	1	,906**	
VAR00017	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,288	,008	,000	,000	,001	,541	,050	,000	,001	,000	,050	,000	,050		,000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correlation	,647**	,843**	,528*	,637**	,843**	,809**	,706**	,510*	,510*	,906**	,787**	,906**	,550*	,809**	,589**	,906**	1	
TOTAL_X2	Sig. (2-tailed)	,002	,000	,017	,003	,000	,000	,001	,022	,021	,000	,000	,000	,012	,000	,006	,000		
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

RELIABILITAS X2 (Kemampuan Mengemudi)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.937	17

VALIDITAS X3 (Kondisi Fisik Tubuh)

		Correlations										
		VAR00001	VAR00002	VAR00003	VAR00004	VAR00005	VAR00006	VAR00007	VAR00008	VAR00009	VAR00010	TOTAL_X3
	Pearson Correlation	1	,206	,685**	,419	,157	,279	,206	,560*	,560*	,435	,705**
VAR00001	Sig. (2-tailed)		,384	,001	,066	,508	,234	,384	,010	,010	,055	,001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,206	1	,134	,491*	,218	,336	,286	,206	,206	,524*	,544*
VAR00002	Sig. (2-tailed)	,384		,574	,028	,355	,147	,222	,384	,384	,018	,013
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,685**	,134	1	,357	,102	,229	-,089	,471*	,257	,356	,550*
VAR00003	Sig. (2-tailed)	,001	,574		,122	,669	,332	,709	,036	,274	,123	,012
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,419	,491*	,357	1	,062	,140	,491*	,419	,681**	,764**	,742**
VAR00004	Sig. (2-tailed)	,066	,028	,122		,794	,556	,028	,066	,001	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,157	,218	,102	,062	1	,840**	-,055	,157	,157	,491*	,444
VAR00005	Sig. (2-tailed)	,508	,355	,669	,794		,000	,819	,508	,508	,028	,050
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,279	,336	,229	,140	,840**	1	,031	,279	,279	,642**	,588**
VAR00006	Sig. (2-tailed)	,234	,147	,332	,556	,000		,898	,234	,234	,002	,006
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,206	,286	-,089	,491*	-,055	,031	1	,435	,663**	,524*	,544*
VAR00007	Sig. (2-tailed)	,384	,222	,709	,028	,819	,898		,055	,001	,018	,013
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,560*	,206	,471*	,419	,157	,279	,435	1	,780**	,435	,740**
VAR00008	Sig. (2-tailed)	,010	,384	,036	,066	,508	,234	,055		,000	,055	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,560*	,206	,257	,681**	,157	,279	,663**	,780**	1	,663**	,812**
VAR00009	Sig. (2-tailed)	,010	,384	,274	,001	,508	,234	,001	,000		,001	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,435	,524*	,356	,764**	,491*	,642**	,524*	,435	,663**	1	,879**
VAR00010	Sig. (2-tailed)	,055	,018	,123	,000	,028	,002	,018	,055	,001		,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson Correlation	,705**	,544*	,550*	,742**	,444	,588**	,544*	,740**	,812**	,879**	1
TOTAL_X3	Sig. (2-tailed)	,001	,013	,012	,000	,050	,006	,013	,000	,000	,000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

RELIABILITAS X3 (Kondisi Fisik Tubuh)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,852	10

	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson																
	Correlation	,081	,336	,081	,216	,327	,327	1,000**									
VAR00008	Sig. (2-tailed)	,735	,147	,735	,361	,160	,160	,000									
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson																
	Correlation	,000	,218	,000	,140	,250	,250	,840**	,840**								
VAR00009	Sig. (2-tailed)	1,000	,355	1,000	,556	,288	,288	,000	,000								
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson																
	Correlation	,404	,031	,081	,216	,327	,327	,608**	,608**	,490*							
VAR00010	Sig. (2-tailed)	,077	,898	,735	,361	,160	,160	,004	,004	,028							
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson																
	Correlation	,289	-,055	,000	,140	,250	,250	,490*	,490*	,375	,840**						
VAR00011	Sig. (2-tailed)	,217	,819	1,000	,556	,288	,288	,028	,028	,103	,000						
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson																
	Correlation	,467*	-,126	-,067	,081	,192	,192	,404	,404	,289	,728**	,577**					
VAR00012	Sig. (2-tailed)	,038	,597	,780	,735	,416	,416	,077	,077	,217	,000	,008					
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson																
	Correlation	,467*	-,126	-,067	,081	,192	,192	,404	,404	,289	,728**	,577**	1,000**				
VAR00013	Sig. (2-tailed)	,038	,597	,780	,735	,416	,416	,077	,077	,217	,000	,008	,000				
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson																
	Correlation	,562**	,514*	,489*	,637**	,732**	,732**	,725**	,725**	,589**	,769**	,628**	,634**	,634**			
TOTAL_X4	Sig. (2-tailed)	,010	,021	,029	,003	,000	,000	,000	,000	,006	,000	,003	,003	,003			
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

RELIABILITAS X4 (Kondisi Kendaraan)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,873	13

VALIDITAS X5 (Kondisi Jalan)

Correlations

	VAR0 0001	VAR0 0002	VAR0 0003	VAR0 0004	VAR0 0005	VAR0 0006	VAR0 0007	VAR0 0008	VAR0 0009	VAR0 0010	VAR0 0011	TOTA L_X5	
VAR0001 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N	1	,289	,289	,419	,490*	,687**	,490*	,491*	,490*	,289	,289	,654**	
VAR0002 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,217	,217	,066	,028	,001	,028	,028	,028	,217	,217	,002	
VAR0003 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,289	1	,467*	,303	,081	,577**	,404	,378	,404	,200	,200	,551*
VAR0004 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,217		,038	,195	,735	,008	,077	,100	,077	,398	,398	,012
VAR0005 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,289	,467*	1	,787**	,404	,577**	,404	,630**	,404	,200	,200	,693**
VAR0006 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,217	,038		,000	,077	,008	,077	,003	,077	,398	,398	,001
VAR0007 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,419	,303	,787**	1	,572**	,681**	,572**	,663**	,572**	,303	,303	,791**
VAR0008 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,066	,195	,000		,008	,001	,008	,001	,008	,195	,195	,000
VAR0009 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,490*	,081	,404	,572**	1	,490*	,216	,642**	,608**	,081	,404	,625**
VAR0010 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,028	,735	,077	,008		,028	,361	,002	,004	,735	,077	,003
VAR0011 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,687**	,577**	,577**	,681**	,490*	1	,840**	,764**	,840**	,577**	,577**	,962**
VAR0012 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,001	,008	,008	,001	,028		,000	,000	,000	,008	,008	,000
VAR0013 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,490*	,404	,404	,572**	,216	,840**	1	,642**	,608**	,728**	,404	,798**
VAR0014 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,028	,077	,077	,008	,361	,000		,002	,004	,000	,077	,000
VAR0015 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,491*	,378	,630**	,663**	,642**	,764**	,642**	1	,642**	,378	,378	,840**
VAR0016 Pears on Correl ation Sig. (2- tailed) N		,028	,100	,003	,001	,002	,000	,002		,002	,100	,100	,000

	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correl	,490*	,404	,404	,572**	,608**	,840**	,608**	,642**	1	,404	,728**	,841**
VAR00 009	ation Sig. (2- tailed)	,028	,077	,077	,008	,004	,000	,004	,002		,077	,000	,000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correl	,289	,200	,200	,303	,081	,577**	,728**	,378	,404	1	,200	,551*
VAR00 010	ation Sig. (2- tailed)	,217	,398	,398	,195	,735	,008	,000	,100	,077		,398	,012
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correl	,289	,200	,200	,303	,404	,577**	,404	,378	,728**	,200	1	,587**
VAR00 011	ation Sig. (2- tailed)	,217	,398	,398	,195	,077	,008	,077	,100	,000	,398		,007
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pears on Correl	,654**	,551*	,693**	,791**	,625**	,962**	,798**	,840**	,841**	,551*	,587**	1
TOTA L_X5	ation Sig. (2- tailed)	,002	,012	,001	,000	,003	,000	,000	,000	,000	,012	,007	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

RELIABILITAS X5 (Kondisi Jalan)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,903	11

VALIDITAS X6 (Kondisi Cuaca)

Correlations

	VAR000 01	VAR000 02	VAR000 03	VAR000 04	VAR000 05	VAR000 06	VAR000 07	TOTAL_ X6
Pearson Correlati VAR000 on 01	1	,734**	,811**	,257	,811**	,601**	,435	,873**
Sig. (2- tailed)		,000	,000	,274	,000	,005	,055	,000
N	20	20	20	20	20	20	20	20
Pearson Correlati VAR000 on 02	,734**	1	,503*	,204	,905**	,503*	,436	,806**
Sig. (2- tailed)	,000		,024	,388	,000	,024	,054	,000
N	20	20	20	20	20	20	20	20
Pearson Correlati VAR000 on 03	,811**	,503*	1	,492*	,596**	,798**	,285	,845**
Sig. (2- tailed)	,000	,024		,027	,006	,000	,223	,000
N	20	20	20	20	20	20	20	20
Pearson Correlati VAR000 on 04	,257	,204	,492*	1	,287	,698**	-,089	,541*
Sig. (2- tailed)	,274	,388	,027		,220	,001	,709	,014
N	20	20	20	20	20	20	20	20
Pearson Correlati VAR000 on 05	,811**	,905**	,596**	,287	1	,596**	,504*	,883**
Sig. (2- tailed)	,000	,000	,006	,220		,006	,023	,000
N	20	20	20	20	20	20	20	20
Pearson Correlati VAR000 on 06	,601**	,503*	,798**	,698**	,596**	1	,285	,845**
Sig. (2- tailed)	,005	,024	,000	,001	,006		,223	,000

	N	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson								
	Correlati	,435	,436	,285	-,089	,504*	,285	1	,528*
VAR000	on								
07	Sig. (2-	,055	,054	,223	,709	,023	,223		,017
	tailed)								
	N	20	20	20	20	20	20	20	20
	Pearson								
	Correlati	,873**	,806**	,845**	,541*	,883**	,845**	,528*	1
TOTAL_	on								
X6	Sig. (2-	,000	,000	,000	,014	,000	,000	,017	
	tailed)								
	N	20	20	20	20	20	20	20	20

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

RELIABILITAS X6 (Kondisi Cuaca)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,880	7

Lampiran 5.

HASIL OUTPUT SPSS

DATA KARAKTERISTIK RESPONDEN

Statistics

		UMUR	PENDIDIKAN	LAMA_BEKERJA
N	Valid	60	60	60
	Missing	0	0	0

UMUR

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	5	8,3	8,3	8,3
	2	38	63,3	63,3	71,7
	3	17	28,3	28,3	100,0
Total		60	100,0	100,0	

PENDIDIKAN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	24	40,0	40,0	40,0
	2	36	60,0	60,0	100,0
Total		60	100,0	100,0	

LAMA_BEKERJA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	34	56,7	56,7	56,7
	2	26	43,3	43,3	100,0
Total		60	100,0	100,0	

UJI UNIVARIAT

X1

PENGALAMAN MENGENAL

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG BAIK	31	51,7	51,7	51,7
	BAIK	29	48,3	48,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

X2

KEMAMPUAN MENGENAL

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG BAIK	32	53,3	53,3	53,3
	BAIK	28	46,7	46,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

X3

KONDISI FISIK TUBUH

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG BAIK	20	33,3	33,3	33,3
	BAIK	40	66,7	66,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

X4

KONDISI KENDARAAN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG BAIK	36	60,0	60,0	60,0
	BAIK	24	40,0	40,0	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

X5

KONDISI JALAN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG BAIK	31	51,7	51,7	51,7
	BAIK	29	48,3	48,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

X6

KONDISI CUACA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG BAIK	20	33,3	33,3	33,3
	BAIK	40	66,7	66,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Y

POTENSI KECELAKAAN KERJA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	PERNAH KECELAKAAN	27	45,0	45,0	45,0
	TIDAK PERNAH KECELAKAAN	33	55,0	55,0	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

UJI BIVARIAT

X1 (Pengalaman Mengemudi)

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
PENGALAMAN MENGENEMUDI * POTENSI KECELAKAAN KERJA	60	100,0%	0	0,0%	60	100,0%

PENGALAMAN MENGENEMUDI * POTENSI KECELAKAAN KERJA Crosstabulation

Count

		POTENSI KECELAKAAN KERJA		Total
		PERNAH KECELAKAAN	TIDAK PERNAH KECELAKAAN	
PENGALAMAN MENGENEMUDI	KURANG BAIK	20	11	31
	BAIK	7	22	29
Total		27	33	60

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	9,870 ^a	1	,002		
Continuity Correction ^b	8,306	1	,004		
Likelihood Ratio	10,198	1	,001		
Fisher's Exact Test				,002	,002
Linear-by-Linear Association	9,706	1	,002		
N of Valid Cases	60				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 13,05.

b. Computed only for a 2x2 table

X2 (Kemampuan Mengemudi)

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
KEMAMPUAN MENGEMUDI * POTENSI KECELAKAAN KERJA	60	100,0%	0	0,0%	60	100,0%

KEMAMPUAN MENGEMUDI * POTENSI KECELAKAAN KERJA Crosstabulation

Count

		POTENSI KECELAKAAN KERJA		Total
		PERNAH KECELAKAAN	TIDAK PERNAH KECELAKAAN	
KEMAMPUAN MENGEMUDI	KURANG BAIK	21	11	32
	BAIK	6	22	28
Total		27	33	60

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	11,786 ^a	1	,001		
Continuity Correction ^b	10,068	1	,002		
Likelihood Ratio	12,297	1	,000		
Fisher's Exact Test				,001	,001
Linear-by-Linear Association	11,589	1	,001		
N of Valid Cases	60				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12,60.

b. Computed only for a 2x2 table

X3 (Kondisi Fisik Tubuh)

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
KONDISI FISIK TUBUH * POTENSI KECELAKAAN KERJA	60	100,0%	0	0,0%	60	100,0%

KONDISI FISIK TUBUH * POTENSI KECELAKAAN KERJA Crosstabulation

Count

		POTENSI KECELAKAAN KERJA		Total
		PERNAH KECELAKAAN	TIDAK PERNAH KECELAKAAN	
KONDISI FISIK TUBUH	KURANG BAIK	6	14	20
	BAIK	21	19	40
Total		27	33	60

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	2,727 ^a	1	,099		
Continuity Correction ^b	1,894	1	,169		
Likelihood Ratio	2,790	1	,095		
Fisher's Exact Test				,168	,084
Linear-by-Linear Association	2,682	1	,101		
N of Valid Cases	60				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,00.

b. Computed only for a 2x2 table

X4 (Kondisi Kendaraan)

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
KONDISI KENDARAAN * POTENSI KECELAKAAN KERJA	60	100,0%	0	0,0%	60	100,0%

KONDISI KENDARAAN * POTENSI KECELAKAAN KERJA Crosstabulation

Count

		POTENSI KECELAKAAN KERJA		Total
		PERNAH KECELAKAAN	TIDAK PERNAH KECELAKAAN	
KONDISI KENDARAAN	KURANG BAIK	22	14	36
	BAIK	5	19	24
Total		27	33	60

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	9,439 ^a	1	,002		
Continuity Correction ^b	7,882	1	,005		
Likelihood Ratio	9,899	1	,002		
Fisher's Exact Test				,003	,002
Linear-by-Linear Association	9,282	1	,002		
N of Valid Cases	60				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10,80.

b. Computed only for a 2x2 table

X5 (Kondisi Jalan)

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
KONDISI JALAN * POTENSI KECELAKAAN KERJA	60	100,0%	0	0,0%	60	100,0%

KONDISI JALAN * POTENSI KECELAKAAN KERJA Crosstabulation

Count

		POTENSI KECELAKAAN KERJA		Total
		PERNAH KECELAKAAN	TIDAK PERNAH KECELAKAAN	
KONDISI JALAN	KURANG BAIK	21	10	31
	BAIK	6	23	29
Total		27	33	60

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	13,403 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	11,569	1	,001		
Likelihood Ratio	14,022	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	13,179	1	,000		
N of Valid Cases	60				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 13,05.

b. Computed only for a 2x2 table

X6 (Kondisi Cuaca)

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
KONDISI CUACA * Potensi Kecelakaa Kerja	60	100,0%	0	0,0%	60	100,0%

KONDISI CUACA * Potensi Kecelakaan Kerja

Crosstabulation

Count

		KONDISI CUACA		Total
		KURANG BAIK	BAIK	
KONDISI CUACA	KURANG BAIK	9	22	31
	BAIK	11	18	29
Total		20	40	60

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,534 ^a	1	,465		
Continuity Correction ^b	,209	1	,648		
Likelihood Ratio	,534	1	,465		
Fisher's Exact Test				,586	,324
Linear-by-Linear Association	,525	1	,469		
N of Valid Cases	60				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,67.

b. Computed only for a 2x2 table



INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Fakultas Kesehatan Masyarakat

WORLD CLASS UNIVERSITY (ACCREDITED BY: WEBOMETRICS - SPAIN) <http://helvetia.ac.id>
Tel: (061) 42084606 | e-mail: info@helvetia.ac.id | Wa: 08126025000 | Line id: [instituthelvetia](https://www.whatsapp.com/channel/00291111111111111111)

LEMBAR PERSETUJUAN PERBAIKAN (REVISI)

Identitas Mahasiswa :

Nama : MARDELINA
NIM : 1702022132
Program Studi : KESEHATAN MASYARAKAT / S-1
Judul : ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS SIMPATI STAR TAHUN 2018
Tanggal Ujian Sebelumnya :

Telah dilakukan perbaikan oleh mahasiswa sesuai dengan saran dosen pembimbing. Oleh karenanya mahasiswa tersebut diatas diperkenankan untuk melanjutkan pada tahap berikutnya yaitu: ~~PENELITIAN/JILID LUX*~~ Coret yang tidak perlu.

No	Nama Pembimbing 1 dan 2	Tanggal Disetujui	Tandatangan
1.	WAHYUNI, S.Psi., M.Kes.	04/07/19	Wahyuni
2.	BUDI ASWIN, S.K.M., M.Kes.	31/08/2019	Budi Aswin

Medan, 4/9/19

KAPRODI
S-1 KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

DIAN MAYA SARI STREGAR, S.K.M., M.Kes.

Catatan:

- Lembar persetujuan revisi dibawa setiap konsul revisi.
- Print warna menggunakan kertas A4 (Rangkap 1).
- Tanda *) silahkan dicoret yang tidak perlu.
- Isi tanggal ujian, tanggal disetujui, dan ditandatangani oleh pembimbing bila disetujui.

Lampiran 7.



INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Fakultas Kesehatan Masyarakat

WORLD CLASS UNIVERSITY (ACCREDITED BY: WEBOMETRICS - SPAIN) <http://helvetia.ac.id>
Tel: (061) 42084606 | e-mail: info@helvetia.ac.id | Wa: 08126025000 | Line id: [instituthelvetia](https://www.line.me/tv/instituthelvetia)

Nomor : 025/EXT/DEK/FEM/KA/11/2019.
Lampiran :
Hal : Permohonan Survei Awal

Kepada Yth,
Pimpinan Terminal Bus Simpati Star Jln.Gagak Hitam, simpang Pondok Kelapa Medan.
di-Tempat

Dengan hormat,

Bersama ini datang menghadap, mahasiswa Program Studi S-1 KESEHATAN MASYARAKAT di
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA:

Nama : MARDELINA
NPM : 1702022132

Yang bermaksud akan mengadakan survei/ wawancara/ menyebar angket/ observasi, dalam rangka memenuhi kewajiban tugas-tugas dalam melakukan/ menyelesaikan studi pada Program Studi S-1 KESEHATAN MASYARAKAT di INSTITUT KESEHATAN HELVETIA.

Sehubungan dengan ini kami sangat mengharapkan bantuannya, agar dapat memberikan keterangan-keterangan, brosur-brosur, buku-buku, dan penjelasan lainnya yang akan digunakan dalam rangka menyusun Skripsi dengan judul:

ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS SIMPATI STAR TAHUN 2018

Segala bahan dan keterangan yang diperoleh akan digunakan semata-mata demi perkembangan Ilmu Pengetahuan dan tidak akan diumumkan atau diberitahukan pada pihak lain. Selanjutnya setelah mahasiswa bersangkutan yang akan menyelesaikan peninjauan/ riset/ wawancara, kami akan menyerahkan 1 (satu) eksemplar Skripsi yang dibuat mahasiswa kami.

Atas bantuan dan kerja sama yang baik, Kami ucapkan terima kasih.

Medan, 02-02-2019

Hormat Kami,
DEKAN FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Dr. ASRIWATI, S.Kep., Ns., S.Pd., M.Kes.
NIDN. (0910027302)

Tembusan :
1. Arsip

Lampiran 8



INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Fakultas Kesehatan Masyarakat

WORLD CLASS UNIVERSITY (ACCREDITED BY: WEBOMETRICS - SPAIN) <http://helvetia.ac.id>
Tel: (061) 42084606 | e-mail: info@helvetia.ac.id | Wa: 08126025000 | Line id: [instituthelvetia](https://www.line.me/tv/instituthelvetia)

Nomor : 291/EXT/DEK/FKM/KH/U/2019
Lampiran :
Hal : Permohonan Uji Validitas

Kepada Yth,
Pimpinan Bus Putra Pelangi
di-Tempat

Dengan hormat,
Bersama ini datang menghadap, mahasiswa Program Studi S-1 KESEHATAN MASYARAKAT di INSTITUT KESEHATAN HELVETIA:

Nama : MARDELINA
NPM : 1702022132

Yang bermaksud akan mengadakan penelitian/ wawancara/ menyebar angket/ observasi, dalam rangka Uji Validitas dan Reliabilitas kuesioner pada penelitian yang berjudul:

ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS SIMPATI STAR TAHUN 2018

Sehubungan dengan ini kami sangat mengharapkan bantuannya, agar dapat memberikan keterangan-keterangan, brosur-brosur, buku-buku, penggunaan laboratorium dan penjelasan lainnya yang akan digunakan dalam rangka menyusun Skripsi dengan judul:

ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS SIMPATI STAR TAHUN 2018

Segala bahan dan keterangan yang diperoleh akan digunakan semata-mata demi perkembangan Ilmu Pengetahuan dan tidak akan diumumkan atau diberitahukan pada pihak lain.

Atas bantuan dan kerja sama yang baik, Kami ucapkan terima kasih.

Medan, 09/05/2019

Hormat Kami,
DEKAN FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Dr. ASRIWATI S. Key., Ns., S.Pd., M.Kes.
NIDN: (0910027302)

Tembusan :
- Arsip

Lampiran 9.

**Fakultas Kesehatan Masyarakat**
WORLD CLASS UNIVERSITY (ACCREDITED BY: WEBOMETRICS - SPAIN) <http://helvetia.ac.id>
Tel: (061) 42084606 | e-mail: info@helvetia.ac.id | Wa: 08126025000 | Line id: instituthelvetia

Nomor : 313/EXT/DEK/FRM/IKH/0/2019
Lampiran :
Hal : Permohonan Ijin Penelitian

Kepada Yth,
Pimpinan Terminal Bus Simpati Star Jln.Gagak Hitam, simpang Pondok Kelapa Medan.
di-Tempat

Dengan hormat,
Bersama ini datang menghadap, mahasiswa Program Studi S-1 KESEHATAN MASYARAKAT di INSTITUT KESEHATAN HELVETIA:

Nama : MARDELINA
NPM : 1702022132

Yang bermaksud akan mengadakan penelitian/ wawancara/ menyebar angket/ observasi, dalam rangka memenuhi kewajiban tugas-tugas dalam melakukan/ menyelesaikan studi pada Program Studi S-1 KESEHATAN MASYARAKAT di INSTITUT KESEHATAN HELVETIA.

Sehubungan dengan ini kami sangat mengharapkan bantuannya, agar dapat memberikan keterangan-keterangan, brosur-brosur, buku-buku, dan penjelasan lainnya yang akan digunakan dalam rangka menyusun Skripsi dengan judul:

ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS SIMPATI STAR TAHUN 2018

Segala bahan dan keterangan yang diperoleh akan digunakan semata-mata demi perkembangan Ilmu Pengetahuan dan tidak akan diumumkan atau diberitahukan pada pihak lain. Selanjutnya setelah mahasiswa bersangkutan yang akan menyelesaikan peninjauan/ riset/ wawancara, kami akan menyerahkan 1 (satu) eksemplar Skripsi yang dibuat mahasiswa kami.

Atas bantuan dan kerja sama yang baik, Kami ucapkan terima kasih.

Medan, 09/05/2019

Hormat Kami,
DEKAFAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Dr. ASRIYATI, S.Kep., Ns., S.Pd., M.Kes.
N. (0910027302)



Tembusan :
- Arsip

Lampiran 10.

Nomor : -
Lampiran : -
Hal : Surat Pemberitahuan Balasan.

Kepada Yth :

Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Institut Kesehatan Helvetia
Medan

Dengan hormat,

Bersamaan dengan surat ini kami sampaikan, bahwa Mahasiswi Institut Kesehatan Helvetia yang bernama :

Nama : Mardelina
NPM : 1702022132

Melaksanakan survey di Gudang Bus Sempati Star Medan, dengan waktu yang sudah ditentukan pada pihak mahasiswi bersangkutan,

Demikianlah surat ini kami sampaikan dengan semestinya, kami ucapkan terimakasih.

Medan, 22 Maret 2019

PERANGSABUTAN
DEPAKAT MOTO EXPRESS
JL. ASRAMA NO. 7C
MEDAN
Badrodien
Kepala Gudang

Lampiran 11.



Nomor : 318/CQ/PP/VIII/2019
Lampiran : -
Hal : Balasan Uji Validitas

Kepada Yth :
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Institut Kesehatan Helvetia
Di Tempat

Dengan hormat,

Dengan ini kami beritahukan bahwa, mahasiswa Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat di Institut Kesehatan Helvetia yaitu :

Nama : Mardelina
NPM : 1702022132

Adalah benar telah melakukan uji validitas di Terminal Bus Putra Pelangi dengan sebagaimana mestinya.

Demikianlah surat pemberitahuan ini kami sampaikan, agar dapat dipergunakan dengan sebaik-baiknya. Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.



Lampiran 12.

PT. SEPAKAT MAJU EXPRESS
RENTAL BUS – EKSPEDISI – KARGO
JL.SUNGGAL NO.188
MEDAN

Nomor : 201/SME/VII/2019
Lampiran : -
Hal : Balasan Ijin Penelitian

Kepada Yth
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Institut Kesehatan Helvetia
Di Tempat

Dengan hormat,
Bersama ini kami beritahukan, bahwa mahasiswa program studi S1 Kesehatan Masyarakat di Institut Kesehatan Helvetia :

Nama : Mardelina
NPM : 1702022132

Adalah benar telah melakukan penelitian di Terminal Bus Sempati Star dari bulan Juni s/d bulan Juli tahun 2019.

Demikianlah surat ini kami sampaikan, agar kiranya dapat dipergunakan dengan sebaiknya. Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,



M. Rais Buce
Koordinator Terminal

Lampiran 13.



INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Fakultas Kesehatan Masyarakat

WORLD CLASS UNIVERSITY (ACCREDITED BY: WEBOMETRICS - SPAIN) <http://helvetia.ac.id>
Tel: (061) 42084606 | e-mail: info@helvetia.ac.id | Wa: 08126025000 | Line id: instituthelvetia

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa/i : MARDELINA
NPM : 1702022132
Program Studi : KESEHATAN MASYARAKAT / S-1
Peminatan : Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)



Judul : ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS
: SIMPATI STAR TAHUN 2018

Nama Pembimbing 1 : WAHYUNI, S.Psi., M.Kes.

No	Hari/Tanggal	Materi Bimbingan	Saran	Paraf
1	19 Juli 2019	Kalimat	Lengkapi penulisan	af
2	25 Juli 2019	BAB IV, V	Perbaiki	af
3	31 Juli 2019	BAB II, IV	Tambahkan pembahasan	af
4	02 Agustus 2019	BAB II & Abstrak	Perbaiki	af
5	05 Agustus 2019	BAB IV	Perbaiki	af
6	06 Agustus 2019		ACC	af
7				
8				

Diketahui,

Ketua Program Studi

S-1 KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA



(DIAN MAVASARI SIREGAR, S.K.M, M.Kes.)

Medan, 25/07/2019

Pembimbing 1 (Satu)

WAHYUNI, S.Psi., M.Kes.

KETENTUAN:

1. Lembar Konsultasi diprint warna pada kertas A4 rangkap 2 (dua).
2. Satu (1) lembar untuk Prodi.
3. Satu (1) lembar untuk Administrasi Sidang (Wajib dikumpulkan sebelum sidang).
4. Lembar Konsultasi WAJIB DIISI Sebelum ditandatangani Dosen Pembimbing.
5. Mahasiswa DILARANG MEMBERIKAN segala bentuk GRATIFIKASI/Suap terhadap Dosen.
6. Dosen DILARANG MENERIMA segala bentuk GRATIFIKASI/Pemberian dari Mahasiswa.
7. Pelanggaran ketentuan No 5 dan 6 berakibat PEMBATALAN HASIL UJIAN & Penggantian Dosen.



INSTITUT KESEHATAN HELVETIA

Fakultas Kesehatan Masyarakat

WORLD CLASS UNIVERSITY (ACCREDITED BY: WEBOMETRICS - SPAIN) <http://helvetia.ac.id>
Tel: (061) 42084606 | e-mail: info@helvetia.ac.id | Wa: 08126025000 | Line id: instituthelvetia

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa/i : MARDELINA
NPM : 1702022132
Program Studi : KESEHATAN MASYARAKAT / S-1
Peminatan : Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)



Judul : ANALISIS POTENSI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS
: SIMPATI STAR TAHUN 2018
Nama Pembimbing 2 : BUDI ASWIN, S.K.M., M.Kes.

No	Hari/Tanggal	Materi Bimbingan	Saran	Paraf
1	07-08-2019	Konsul BAB IV & V	Perbaikan abstrak, master data	
2	10-08-2019	Konsul bab IV & abstrak	Perbaikan	
3	12-08-2019	Konsul BAB IV	Perbaikan	
4	13-08-2019	Konsul BAB IV	Perbaikan	
5	15-08-2019	ACC	ACC	
6				
7				
8				

Diketahui,

Ketua Program Studi
S-1 KESEHATAN MASYARAKAT
INSTITUT KESEHATAN HELVETIA



(DIAN MAYA SARI SIREGAR, S.K.M., M.Kes.)

Medan, 09/08/2019

a/n Pembimbing 2 (Dua)

BUDI ASWIN, S.K.M., M.Kes.

KETENTUAN:

1. Lembar Konsultasi diprint warna pada kertas A4 rangkap 2 (dua).
2. Satu (1) lembar untuk Prodi.
3. Satu (1) lembar untuk Administrasi Sidang (Wajib dikumpulkan sebelum sidang).
4. Lembar Konsultasi WAJIB DIISI Sebelum ditandatangani Dosen Pembimbing.
5. Mahasiswa DILARANG MEMBERIKAN segala bentuk GRATIFIKASI/Suap terhadap Dosen.
6. Dosen DILARANG MENERIMA segala bentuk GRATIFIKASI/Pemberian dari Mahasiswa.
7. Pelanggaran ketentuan No 5 dan 6 berakibat PEMBATALAN HASIL UJIAN & Penggantian Dosen.

DOKUMENTASI



Gambar 1. Pada saat Uji Validitas



Gambar 2. Pengisian Kuesiner oleh Pengemudi Putra Pelangi



Gambar 3. Pengisian Kuesioner oleh Pengemudi Putra Pelangi



Gambar 4. Pengajuan Kuesioner Penelitian Pada Pemilik Sepakat Group Express



Gambar 5. Foto dengan Pengawas Sempati



Gambar 6. Foto di depan Bus Sempati Star



Gambar 7. Foto di dalam Bus Sempati Star



Gambar 8. Foto pada saat Pengisian Kuesiner pada Pengemudi Sempati Star



Gambar 9. Foto Pengisian Kuesioner pada Pengemudi Bus Sempati Star



Gambar 10. Foto pada saat Pengisian Kuesiner pada Pengemudi Sempati Star