

## **ANALISIS PERILAKU KESELAMATAN MENGENAL (SAFETY DRIVING) PADA PENGENAL DI PT. LEO JAYA TRANS**

**Atila Sonmax<sup>1\*</sup>, Nina<sup>1</sup>, Marwanto<sup>1</sup>, Haerul Anwar<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia Maju

<sup>2</sup>Teknik Lingkungan, Institut Kesehatan dan Teknologi PKP DKI Jakarta

Korespondensi: \*[atila.sonmax@gmail.com](mailto:atila.sonmax@gmail.com)

### **Abstrak**

Kecelakaan lalu lintas masih banyak terjadi di Indonesia sehingga menimbulkan angka kematian yang cukup tinggi, *safety driving* merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, pelatihan mengemudi dan istirahat kerja terhadap perilaku *safety driving* di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Metode penelitian kuantitatif dengan desain pengumpulan data *cross sectional*. Populasi penelitian adalah seluruh pengemudi yang berjumlah 51 orang, teknik pengambilan sampel adalah *total populasi*. Data yang digunakan adalah data primer yang didapatkan dari pengisian kuisioner dan data sekunder yang bersumber dari PT Leo Jaya Trans. Analisis data dilakukan secara univariat dan bivariat dengan uji *chi square*. Hasil penelitian menunjukkan hubungan tingkat pendidikan ( $P\text{-value}=0,265$  dan  $OR=1,9$ ), pengalaman mengemudi ( $P\text{-value}=0,002$  dan  $OR=16,933$ ), pelatihan mengemudi ( $P\text{-value}=0,002$  dan  $OR=6,735$ ) dan istirahat kerja ( $P\text{-value}=0,004$  dan  $OR=5,625$ ) terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*). Di harapkan pihak PT Leo Jaya Trans selalu memberikan sosialisasi kepada pengemudi nya terkait masalah istirahat kerja yang sesuai bagi pengemudi, agar menciptakan produktivitas kerja yang optimal. Proses perekrutan pengemudi dilakukan dengan mempertimbangkan pengalaman kerja pengemudi. Pelatihan pelayanan dan keamanan mengemudi harus dilaksanakan secara berkala, sehingga mampu meminimalisir resiko kecelakaan.

**Kata kunci** : Perilaku Aman Berkendara, Pendidikan, Pengalaman, Pelatihan.

## **ANALYSIS OF SAFETY DRIVING BEHAVIOR OF DRIVER AT PT. LEO JAYA TRANS**

### **Abstract**

Traffic accidents still occur a lot in Indonesia, causing a high death rate. Safety driving is an effective way to reduce the number of accidents. This study aimed to determine the relationship between education level, driving experience, driving training, and work breaks on safety driving at PT. Leo Jaya Trans 2021. Quantitative research method with a cross-sectional data collection design. The research population is all drivers, totaling 51 people, the sampling technique is the total population. The data used are primary data obtained from filling out questionnaires and secondary data sourced from PT Leo Jaya Trans. Data analysis was performed univariately and bivariate with the chi-square test. The results showed a relationship between education level ( $P\text{-value}=0.265$  and  $OR=1.9$ ), driving experience ( $P\text{-value}=0.002$  and  $OR=16.933$ ), driving training ( $P\text{-value}=0.002$  and  $OR=6.735$ ), and work breaks ( $P\text{-value}=0.004$  and  $OR=5.625$ ) on safety driving behavior. It is hoped that PT Leo Jaya Trans will always provide socialization to its drivers regarding the problem of work breaks that are suitable for drivers, in order to create optimal work productivity. The driver recruitment process is carried out by considering the driver's work experience. Driving service and safety training must be carried out regularly, so as to minimize the risk of accidents.

**Keywords**: Safety Driving, Education, Experience, Training.

## PENDAHULUAN

*Safety driving* atau perilaku aman berkendara juga bisa disebut sebagai *Skill-Based Driving* atau berkendara dengan keterampilan. Mengemudi tidak hanya harus aman, efisien dan benar tetapi juga harus bertanggung jawab. Inilah yang disebut dengan *Skill-Based Driving*. Setiap tahun tercatat 1,35 juta orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Artinya setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa di jalanan seluruh dunia ini (World Health Organization, 2018). Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia tahun 2019 mencatat bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas pada meningkat 3% dibandingkan tahun 2018, yakni 103.672 peristiwa menjadi 107.500 peristiwa, sedangkan jumlah korban meninggal dunia menurun 6%, yakni 27.910 korban jiwa menjadi 23.530 korban jiwa (Korlantas, 2019).

Angka kematian rata-rata yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data Dinas Kepolisian adalah sekitar 3 orang meninggal setiap jam. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan. Sejak Januari angka kecelakaan lalu lintas terus menurun hingga Maret 2020. Peningkatan tersebut terjadi pada bulan Januari korban jiwa berjumlah 290 orang, bulan Februari korban jiwa berjumlah 236 orang, sedangkan pada bulan Maret berjumlah 175 orang (Zainafree dkk, 2022)

Jajaran Polres Bogor mencatat tahun 2018 naik sebesar 34,4% dibandingkan dengan tahun 2017 untuk angka kecelakaan lalu lintas. Untuk korban luka berat akibat kecelakaan naik sebesar 47,5 %. Pada tahun 2017 jumlah kecelakaan sebanyak 529 kasus dengan jumlah korban meninggal sebanyak 419 orang, luka berat sebanyak 200 orang, serta luka ringan 230 orang. Pada tahun 2018 jumlah kecelakaan meningkat cukup tajam sebanyak 711 kasus. Namun jumlah yang meninggal dunia mengalami penurunan dibandingkan tahun 2017 yakni 410 orang.

Sementara, korban luka berat akibat kecelakaan naik sebesar 47,5 persen atau sebanyak 295 orang. Begitu pula korban luka ringan naim tajam sebesar 63,9 % tahun 2018 yaitu sebanyak 377 orang (Ditlantas JABAR, 2019)

*Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi (Indonesia Defensive Driving Center, 2022). *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia seperti umur, pendidikan, lama bekerja, pengetahuan, faktor kendaraan seperti kapasitas muatan penumpang, peran atasan dan peran rekan teman kerja (Hidayat dkk, 2019).

Penelitian yang dilakukan oleh Mardiyatun Nisa tahun 2020 memperlihatkan hasil yang sama dimana hubungan tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*Safety Driving*) adalah berhubungan sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Puteri dan Nisa tahun 2020. Pengalaman mengemudi berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*Safety Driving*) adalah berhubungan (Wahyuni dkk, 2015). Pelatihan Mengemudi berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*Safety Driving*) (Prasetya dkk, 2016).

Pelatihan tentang cara mengemudi yang aman (*safety driving*) merupakan faktor yang tidak berpengaruh terhadap kelelahan kerja, namun dapat menjadi faktor pendukung terjadinya kecelakaan kerja. Diakui secara luas bahwa kelelahan adalah bahaya keselamatan yang serius dan salah satu faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di industri transportasi jalan (Pedyo, 2018). Kantuk dan kelelahan mental adalah bentuk utama kelelahan di industri transportasi. Ada bukti kuat pengaruh negatif dari kelelahan pada kinerja mengemudi, termasuk penurunan kemampuan menilai, waktu reaksi lambat, penyempitan perhatian, dan peningkatan kesalahan operasional (Howard dkk, 2004). Di seluruh dunia, diperkirakan bahwa 10-40% kecelakaan yang dilaporkan disebabkan oleh kelelahan pengemudi, dengan persentase yang lebih tinggi dari kecelakaan terkait kelelahan yang fatal (Gastaldi dkk, 2014).

Berdasarkan penjelasan tersebut jelas bahwa *safety driving* merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi ataupun pengemudi yang kurang berpengalaman. Untuk menjadi seorang pengemudi atau yang mengemudikan kendaraan, baik itu berupa bus, truk, mobil, ataupun sepeda motor harus menguasai kemampuan dasar mengemudi. Dalam Undang-undang RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan pasal 19 ayat (1) yang bunyinya adalah “kemampuan mengemudi dapat diperoleh melalui pendidikan mengemudi”. Penyelenggara pendidikan mengemudi dapat dilaksanakan oleh pemerintah, lembaga hukum Indonesia, dan atau perseorangan warga Negara Indonesia.

Menurut teori *Max Weber* menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya. Seorang yang baru belajar mengemudi akan memiliki pengetahuan dan pengalaman yang lebih sedikit dalam mengemudi dan bagaimana cara mengantisipasi setiap bahaya, bila dibandingkan dengan orang yang sudah bertahun-tahun mengemudikan mobil (Andy, 2015).

Pelatihan merupakan unsur penting dalam mendukung Sistem Manajemen Keselamatan untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan serta kompetensi pekerja khususnya pengemudi untuk menjalankan tugas dengan aman dan selamat.<sup>16</sup> Istirahat kerja adalah waktu untuk memulihkan setelah melakuakn pekerjaan untuk waktu tertentu. Sudah merupakan kewajiban dari perusahaan untuk memberikan waktu istirahat kepada pekerjaanya. Istirahat kerja ini telah di atur oleh pemerintah Republik Indonesia dalam Undang-Undang No 13 Tahun 2003.

Menurut Kementerian Kesehatan Republik Indonesia (P2PTM Kemenkes RI) Tahun 2018, istirahat yang cukup harus memenuhi syarat kuantitas dan kualitas yang baik. Kuantitasnya yaitu tidur malam minimal 7 jam setiap hari, sedangkan kualitasnya tidak sering terbangun saat tidur, bangun di pagi hari dengan segar, dan dapat tidur dengan mudah 30 menit setelah berbaring. Setiap orang membutuhkan

istirahat agar tubuh dan pikirannya kembali segar.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa istirahat merupakan salah satu faktor yang penting dalam menjalankan aktivitas, terutama untuk pengemudi, dalam pengaplikasiannya istirahat dapat membuat tubuh merasa lebih segar, lebih fokus untuk mengemudi dan kemungkinan terhindar dari kecelakaan.

## METODE

Jenis dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan rancangan penelitian *cross sectional study*, dengan tujuan untuk mengetahui tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, pelatihan mengemudi, dan istirahat kerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT Leo Jaya Trans Tahun 2021. Alat penelitian yang digunakan adalah kuesioner dengan jumlah pertanyaan 38 pertanyaan, variabel *safety driving* terdiri dari 30 pertanyaan, dengan skala ukur Ordinal yaitu *safety* jika nilai  $\geq 104,8$  Mean dan kurang *safety* jika nilai  $< 104,8$  Mean. Variabel pendidikan pengemudi terdiri dari 1 pertanyaan, dengan skala ukur nominal yaitu pendidikan rendah untuk lulusan  $< SMA$  dan pendidikan tinggi untuk lulusan  $\geq SMA$ . Variabel pengalaman mengemudi terdiri dari 2 pertanyaan, dengan skala ukur ordinal yaitu kurang berpengalaman jika nilai  $< 4,76$  Mean dan berpengalaman jika nilai  $\geq 4,76$  Mean. Variabel pelatihan mengemudi terdiri dari 1 pertanyaan, dengan skala ukur ordinal yaitu bersertifikat dan belum bersertifikat. Sedangkan variabel istirahat kerja terdiri dari 4 pertanyaan, dengan skala ukur ordianl yaitu istirahat cukup jika nilai  $\geq 5,94$  Mean dan istirahat kurang jika nilai  $< 5,94$  Mean. Instrumen penelitian ini dinyatakan *valid* dan *reliabel*. Analisis penelitian menggunakan uji Univariat dan uji Bivariat dan uji Statistik. Penelitian di laksanakan pada bulan November 2021.

Jumlah sampel yang akan diambil untuk dijadikan objek penelitian adalah *Total Populasi*. Artinya jumlah sampel sama dengan jumlah populasi atau seluruh pengemudi, baik pengemudi tetap maupun pengemudi panggilan yaitu sebanyak 51 orang. Validitas dan Reabilitas penelitian ini dilakukan dengan aplikasi program *IBM SPSS Statistic 25*. Dimana dalam metode ini

akan menghasilkan masing-masing skor item dengan skor total. Nilai yang didapatkan dalam analisis kemudian kita bandingkan dengan nilai  $r_{tabel}$  untuk menilai kevalidan dalam butir pertanyaan. Nilai *Corected Item-Total Correlation* masing-masing butir pertanyaan akan dinyatakan valid apabila  $r_{hitung}$  yang merupakan nilai dari *Corected Item-Total Correlation*  $> 0,3961$  dan dinyatakan tidak valid apabila nilai rhitung yang merupakan nilai dari *Corected Item-Total Correlation*  $< 0,3961$ . Sedangkan uji Reliabilitas dalam kuesioner ini dilihat dari nilai *cronbach's alpha*, jika nilai *cronbach's alpha* lebih dari  $r_{tabel}$  0,6 maka dapat dikatakan *reliabel*, sedangkan jika kurang dari  $r_{tabel}$  0,6 maka dinyatakan *tidak reliabel*.

Uji yang dipilih dalam penelitian ini adalah "*Chi-Square*". Dalam analisis bivariat digunakan tabel kontingensi 2X2 dan menggunakan derajat kepercayaan 95% dan derajat kesalahn  $\alpha = 0,05$ . Uji statistik yang dilakukan adalah "*uji chi square*" dengan membandingkan  $\chi^2$  hitung dengan  $\chi^2$  tabel yaitu:

1. Jika  $\chi^2$  hitung  $\geq \chi^2$  tabel maka  $H_0$  ditolak artinya signifikan
2. Jika  $\chi^2$  hitung  $\leq \chi^2$  tabel maka  $H_0$  diterima artinya tidak signifikan.

Analisis ini dilakukan untuk menguji hipotesa dengan dua variable yang diduga mempunyai hubungan. Analisa ini membuktikan ada tidanya hunungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Uji yang digunakan adalah "*chi square*" untuk menguji kemaknan hubungan antara variabel indeviden dengan dependen digunakan drajat kepercayaan  $\alpha$  (0,05). Apabila  $p < 0,05$  berarrti ada hubungan yang bermakna antara variabel independen dengan variabel dependen.

### HASIL

Hasil analis unvariat dan bivariat penelitian yang dilakukan pada pengemudi di PT Leo Jaya Trans pada tahun 2021 sebanyak 51 orang, dapat dilihat pada Tabel 1 dan Tabel 2.

**Tabel 1.** Analisis Unvariat Distribusi Frekuensi Variabel Dependen dan Variabel Independen

Variabel		Frekuensi (N)	Presentase (%)
Tingkat Pendidikan	Rendah	21	41,2
	Tinggi	30	58,8
	Kurang	18	35,3
Pengalaman	Berpengalaman	33	64,7
	Tidak	22	43,1
Pelatihan	Bersertifikat	29	56,9
	Kurang	23	45,1
Istirahat Kerja	Cukup	28	54,9
	Kurang	22	43,1
Safety Driving	Safety	29	56,9
	Safety	29	56,9

**Tabel 2.** Analisis Bivariat Hubungan Variabel Dependen dan Variabel Independen

Variabel		Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving)				Total		Nilai P	Nilai OR
		Kurang Safety		Safety		n	%		
		n	%	n	%				
Tingkat Pendidikan	Rendah	11	50	10	34,5	21	41,2	0,265	1,9
	Tinggi	11	50	19	65,5	30	58,8		
	Total	22	100	29	100	51	100		
Pengalaman	Kurang	13	59	5	17,2	18	35,3	0,002	6,933
	Berpengalaman	9	41	24	82,8	33	64,7		
	Total	22	100	29	100	51	100		
Pelatihan	Tidak	15	68,2	7	24,1	22	43,1	0,002	6,735
	Bersertifikat	7	31,8	22	75,9	29	65,9		
	Total	22	100	29	100	51	100		
Istirahat Kerja	Kurang	15	68,2	8	27,6	23	45,1	0,004	5,625
	Cukup	7	31,8	21	72,4	28	54,9		
	Total	22	100	29	100	51	100		

Hasil analisis hubungan antara tingkat pendidikan terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) diperoleh bahwa 11 (50%) responden kurang safety yang memiliki tingkat pendidikan yang rendah. Dan terdapat 19 (65,5%) responden yang safety memiliki tingkat pendidikan yang tinggi. Didapatkan nilai P-value = 0,265  $> \alpha$  0,05, maka dapat disimpulkan tidak ada hubungan antara tingkat pendidikan terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Hasil penelitian didapatkan juga nilai OR 1,9 (nilai *Confidence Interval* 95% = 0,612 – 5,902), yang artinya bahwa tingkat pendidikan seseorang tidak mempengaruhi kualitas dan kuantitas dalam berperilaku aman berkendara (*safety driving*).

Hasil analisis hubungan antara pengalaman mengemudi terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) diperoleh bahwa 13 (59%) responden kurang safety yang memiliki kurang berpengalaman. Dan terdapat 24 (82,8%) responden safety yang

berpengalaman. Didapatkan nilai P-value =  $0,002 < \alpha 0,05$ , maka dapat disimpulkan ada hubungan antara pengalaman mengemudi terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Nilai OR 6,933 (nilai Confidence Interval 95% = 1,919 – 25,056), yang dapat disimpulkan bahwa responden yang kurang berpengalaman memiliki peluang 6,933 kali terhadap kurang *safety* dibandingkan dengan responden yang berpengalaman.

Hasil analisis hubungan antara pelatihan mengemudi terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) diperoleh bahwa 15 (68,2%) responden kurang *safety* yang tidak memiliki pelatihan bersertifikat. Dan terdapat 22 (75,9%) responden *safety* yang memiliki pelatihan yang bersertifikat. Didapatkan nilai P-value =  $0,002 < \alpha 0,05$  maka dapat disimpulkan ada hubungan antara pelatihan mengemudi terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Nilai OR 6,735 (nilai Confidence Interval 95% = 1,956 – 23,185), yang dapat disimpulkan bahwa responden yang tidak memiliki sertifikat pelatihan mempunyai peluang 6,735 kali terhadap kurang *safety* dibandingkan dengan responden yang memiliki sertifikat pelatihan.

Hasil analisis hubungan antara istirahat kerja terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) diperoleh bahwa 15 (68,2%) responden kurang *safety* memiliki istirahat kerja yang kurang. Dan terdapat 21 (72,4%) responden *safety* yang memiliki istirahat kerja yang cukup. Didapatkan nilai P-value =  $0,004 < \alpha 0,05$  maka dapat disimpulkan ada hubungan antara istirahat kerja terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Nilai OR 5,625 (nilai Confidence Interval 95% = 1,675 – 18,894), dapat disimpulkan bahwa responden yang kurang beristirahat berpeluang 5,625 kali terhadap kurang *safety* dibandingkan dengan responden yang memiliki istirahat kerja yang cukup.

## PEMBAHASAN

Hasil analisis *uji chi-square* dengan P-value sebesar 0,265 ( $p > 0,05$ ), yang dapat disimpulkan bahwa tingkat pendidikan tidak ada hubungan terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*). Hasil penelitian

ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh M. Hasanul Qadri, dengan judul “Faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety riding* pada pekerja transportasi online pengguna roda dua di komunitas go-home (gojek medan)” dengan nilai P-value 1,000 ( $p > 0,05$ ) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang antara tingkat pendidikan dengan *safety riding* (Qadri, 2018). Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetya dkk, dengan judul “faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang-Surabaya di terminal Terboyo Semarang” dengan nilai P-value 0,763 ( $p > 0,05$ ) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang antara tingkat pendidikan dengan *safety driving* (Prasetya, 2016).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ariwibowo (2013), tentang hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik *safety riding awareness* pada pengendara ojek sepeda motor. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara perilaku dengan *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor (p-value = 0,514). Pengetahuan memang merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang, namun tidak selalu berpengaruh terhadap tindakan seseorang. Seseorang dokter sangat mengetahui akibat kesehatan dari tindakan merokok, namun tetap merokok. Hal ini disebabkan oleh masih adanya komponen lain yang juga berpengaruh terhadap pembentukan tindakan seseorang, seperti: umur, pendidikan, pengalaman, dan berbagai faktor lainnya (Notoatmodjo, 2012). Hasil penelitian ini tidak selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Rizky (2017) dengan judul “Faktor-faktor yang berhubungan dengan *Safety Driving* pada Pengemudi Taksi di PT "X" Tahun 2017” dengan nilai P-value 0,003 ( $p < 0,05$ ) yang menyatakan bahwa ada hubungan yang antara tingkat pendidikan dengan *safety driving*.

Hasil uji statistik menggunakan *uji chi square* didapatkan nilai P-value =  $0,002 < \alpha 0,05$ , maka dapat disimpulkan ada hubungan antara pengalaman mengemudi terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Hasil penelitian ini sejalan

dengan penelitian yang di lakukan oleh Lovely Lady dkk, dengan judul “efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap *driver behavior* pengendara sepeda motor” dengan hasil penelitian, terdapat korelasi negatif antara pengalaman berkendara dengan pelanggaran lalu lintas, semakin lama pengalaman berkendara pengemudi maka akan semakin rendah tingkat pelanggaran yang dilakukan. Ini berarti pengemudi yang baru bisa mengemudi dalam waktu setahun dua tahun mempunyai tingkat pelanggaran yang lebih tinggi karena belum banyak mengetahui aturan dalam lalu lintas (Lady dkk, 2020). Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang di lakukan oleh Andy (2015) dengan judul “Faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal” dengan *P-value* sebesar 0,021, berarti ada hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*). Dari hasil tabulasi silang didapatkan dari 51 responden terlihat, responden kurang berpengalaman yang memiliki *kurang safety* sebanyak 13 responden (72,2%), yang *cukup safety* sebanyak 5 responden (27,8%), sedangkan responden berpengalaman yang *kurang safety* sebanyak 9 responden (27,3%), yang *cukup safety* sebanyak 24 responden (72,7%).

Pelatihan cara berkendara yang aman, seminar/workshop tentang teknik mengemudi, dan studi banding dengan perusahaan yang bergerak dibidang otomotif secara berkala merupakan langkah efektif yang harus dilakukan oleh perusahaan ataupun instansi lain dalam *me-refresh* kembali ilmu yang telah di dapat dahulu dan juga meningkatkan mutu dan standar pengalaman mengemudi.

Hasil uji statistik menggunakan *uji chi square* didapatkan nilai  $P\text{-value} = 0,002 < \alpha 0,05$  maka dapat disimpulkan ada hubungan antara pelatihan mengemudi terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang di lakukan oleh Firmansyah Andy, dengan judul “Faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal”

dengan *P-value* sebesar 0,049, berarti ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*).<sup>15</sup> Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetya dkk, dengan judul “faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang-Surabaya di terminal Terboyo Semarang” dengan nilai  $P\text{-value} 0,002 (p < 0,05)$  yang menyatakan bahwa ada hubungan yang antara pelatihan mengemudi dengan *safety driving* (Prasetya, 2016). Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang di lakukan oleh Elmayanti dkk (2019) dengan judul “Analisi kondisi internal-eksternal pengemudi mobil tangki dalam peningkatan *safety driving* PT Elnusa Petrofin di kota Parepare” dengan nilai  $P\text{-value} 0,015 (p < 0,05)$  yang menyatakan bahwa ada hubungan yang antara pelatihan diklat dengan *safety driving*.

Peningkatan pelaksanaan pelatihan kinerja pengemudi dapat diberikan melalui beberapa kegiatan, diantaranya praktek pengenalan dasar komponen/fitur kendaraan dan cara penggunaannya; praktek menjalankan kendaraan di jalanan sepi, keramaian sedang, padat dan jalanan macet; praktek menjalankan kendaraan di tanjakan, turunan, jalanan sempit, mundur dan berputar; praktek parkir seri, paralel dan garasi; praktek mempertajam *feeling* / naluri dalam mengukur jarak kendaraan sendiri dengan kendaraan lain serta kontrol spion kiri kanan dan belakang; serta praktek mengemudi di jalanan licin/basah. Sehingga dengan praktek langsung para pengemudi dapat meningkatkan pelatihan mengemudi yang aman.

Hasil uji statistik menggunakan *uji chi square* didapatkan nilai  $P\text{-value} = 0,004 < \alpha 0,05$  maka dapat disimpulkan ada hubungan antara istirahat kerja terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi di PT. Leo Jaya Trans Tahun 2021. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang di lakukan oleh Firmansyah Andy, dengan judul “Faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal” dengan *P-value* sebesar 0,005, berarti ada hubungan antara Istirahat kerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) (Andy, 2015).

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Novianti dkk, dengan judul “faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek jemmer kencong, Lumajang” dengan nilai P-value 0,944 ( $p > 0,05$ ) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang antara lama istirahat dengan *safety driving* (Novianti dkk, 2017). Penelitian ini juga sepadan dengan penelitian yang dilakukan oleh Salim dkk (2019) dengan judul “Hubungan antara kelelahan kerja dengan stres kerja pada sopir angkutan umum trayek Karombasan-Malalayang Kota Manado” dengan nilai P-value 0,000 yang artinya terdapat hubungan antara kelelahan kerja dengan stres kerja yang dimana sopir trayek tersebut harus mengambil waktu istirahat lebih banyak untuk mengurangi kelelahan yang muncul.

Pemanfaatan waktu kerja yang baik oleh pengemudi dapat membantu dalam menjaga kondisi tubuh agar tidak mengalami kelelahan. Misalnya dengan melakukan Germas atau Gerakan Masyarakat Hidup Sehat yang dicanangkan oleh Kementerian Kesehatan, yaitu : mengkonsumsi buah dan sayur; melakukan aktivitas fisik; tidak merokok dan tidak mengkonsumsi minuman beralkohol; menjaga kebersihan lingkungan; serta melakukan cek kesehatan berkala pada puskesmas, rumah sakit atau klinik yang berada di perusahaan.

#### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dilakukan pada penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa pengalaman ( $P\text{-value} = 0,002 < \alpha 0,05$ ), pelatihan ( $P\text{-value} = 0,002 < \alpha 0,05$ ) dan istirahat kerja ( $P\text{-value} = 0,004 < \alpha 0,05$ ) berpengaruh terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*), sedangkan tingkat pendidikan pengemudi ( $P\text{-value} = 0,265 > \alpha 0,05$ ) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku aman berkendara (*safety driving*).

#### DAFTAR PUSTAKA

Andy F., 2015. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangket Tahun 2013. Published online 2015.

- Ariwibowo. 2013. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol. 2, No. 1.
- Ditlantas Polda Jawa Barat. 2020. Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Bogor Tahun 2019 Accessed October 7, 2020. <https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01307308/kecelakaan-lalu-lintas-di-kab-bogor-naik-344>.
- Domis D, Padyo., 2018. Faktor yang Mempengaruhi Kelelahan Kerja Pengemudi Kendaraan Operasional terhadap Kecelakaan Kerja di PT. ISS Indonesia. *J Chem Inf Model*, 53(9) hal :1689-1699.
- Elmayanti, Andi Nuddin, Makhrajani Majid., 2019. Analisis Kondisi Internal-Eksternal Pengemudi Mobil Tangki Dalam Peningkatan Safety Driving Pt Elnusa Petrofin Di Kota Parepare. *J Ilmu MNS Dan Kesehatan*, 2(2) hal : 269-283.
- Gastaldi M., Rossi R., Gecchele G., 2014. Pengaruh Kelelahan Terkait Tugas Pengemudi Terhadap Performa Berkendara. *Procedia-Soc Perilaku Sains*, 111, hal : 955–964.
- Hidayat Budi Nugraha K, Ekawati, Wahyuni I., 2019. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Safety Driving Pada Operator Forklift Di Area Kerja Warehouse PT X Jakarta. *J Chem Inf Model*, 53(9):1689-1699.
- Howard ME, Desai AV, Grunstein RR, Hukins C., Armstrong JG, Joffe D., Swann P., Campbell DA, Pierce RJ Kantuk., 2004. Gangguan Pernapasan Saat Tidur, dan Faktor Risiko Kecelakaan pada Pengemudi Kendaraan. *Niaga : Jurnal Perawatan Medis*, 170, hal :1014–1021.
- Indonesia Defensive Driving Center. Apa Itu Safety Riding. 2022. Diunduh dari : [http://pdamkotabogor\\_safetyriding](http://pdamkotabogor_safetyriding).

- pdf/. Diakses tanggal 22 Maret 2022.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.36 Tahun 1994 tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan Bermotor.
- Korps Lalu Lintas (Korlantas). 2019. Polantas Dalam Angka. Jakarta.
- Lady L, Rizqandini LA, Trenggonowati DL., 2020. Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknol*, 12(1), hal : 57-64.
- Notoatmodjo, S. 2012. Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Noviandi AAR, Hartanti RI, Ningrum. 2017. PT. Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang (Influence Factor Of Unsafe Driving On Bus Driver Jember-Kencong-Lumajang Route). *Jurnal Kesehatan*, 5(2), hal : 58-66.
- Peraturan Menteri 69 Tahun 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 69 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian. *Mentri Perhub Republik Indones*. Published online, hal :13.
- Prasetya A, Kurnaiwan B, Wahyuni I., 2016. Faktor - Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang. *J Kesehat Masy*, 4(3) hal :292-302.
- Puteri AD, Nisa AM., 2020. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt . Libra Wisata Transport. *J Kesehat Masy*, 4(4), hal :1-10.
- P2PTM Kemenkes RI. Tidur Sejenak Tingkatkan Daya Ingat Dan Kemampuan Belajar ; 2018. <http://www.p2ptm.kemkes.go.id/artikel-sehat/tidur-sejenak-tingkatkan-daya-ingat-dan-kemampuan-belajar>.
- Qadri MH., 2019. Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Safety Riding Pada Pekerja Transportasi Online Pengguna Roda Dua Di Komunitas Go-Home (Gojek Horas Medan) Tahun 2018. Published online Institusi Universitas Sumatera Utara.
- Rizky Y., 2017. Faktor-faktor yang berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Taksi di PT “X” Tahun 2017. Published online hal : 46-70.
- Salim G, Suoth LF, Nancy M., 2019. Hubungan Antara Kelelahan Kerja Dengan Stres Kerja Pada Sopir Angkutan Umum Trayek Karombasan Malalayang Kota Manado. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 8(7) hal : 336-343.
- Wahyuni I, Kurniawan B, Adinugroho N., 2015. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *J Kesehat Masy*, 2(6), hal : 332-338.
- World Health Organization (WHO). 2018. Global Status Report on Road. World Health Organization.
- Zainafree Intan, Syukria Nadia, Addina Silfia, Saefurrohlim M.Z., 2022. Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas: Tantangan dan Solusi. *Universitas Negeri Semarang Press*