

BAB 6

HASIL PENELITIAN

6.1 Analisis Univariat

6.1.1 Tingkat Pendidikan

Berdasarkan pengolahan data, maka distribusi responden berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Tingkat Pendidikan | Frekuensi | Persentase |
|----|----------------------------|-----------|------------|
| 1 | SD | 93 | 21.4 % |
| 2 | SMP | 111 | 25.5 % |
| 3 | SMA / STM | 153 | 35.2 % |
| 4 | Akademi / Perguruan Tinggi | 78 | 17.9 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.1 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah sampel penelitian dengan tingkat pendidikan SD berjumlah 93 responden (21.4%), SMP berjumlah 111 responden (25.5%), SMA / STM berjumlah 153 responden (35.2%), dan Akademi / Perguruan Tinggi berjumlah 78 responden (17.9%).

Keempat tingkat pendidikan tersebut (SD, SMP, SMA / STM, dan Akademi / Perguruan Tinggi) akan diklasifikasikan menjadi dua kategori yaitu: tingkat pendidikan rendah (SD dan SMP) dan tingkat pendidikan tinggi (SMA / STM dan Akademi / Perguruan Tinggi). Berikut ini tabel distribusi responden berdasarkan dua kategori tersebut;

| No | Tingkat Pendidikan | Frekuensi | Persentase |
|----|--------------------|-----------|------------|
| 1 | Rendah | 204 | 46.9 % |
| 2 | Tinggi | 231 | 53.1 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.2 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Dua Kategori Tingkat Pendidikan (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah sampel penelitian dengan tingkat pendidikan rendah (SD dan SMP) berjumlah 204 responden (46.9%) dan tingkat pendidikan tinggi (SMA / STM dan Akademi / Perguruan Tinggi) berjumlah 231 responden (53.1%).

6.1.2 Pengalaman Bekerja

Berdasarkan hasil pengolahan data, maka distribusi responden berdasarkan pengalaman bekerja dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Pengalaman Bekerja | Frekuensi | Persentase |
|----|--------------------|-----------|------------|
| 1 | Rendah | 216 | 49.7 % |
| 2 | Tinggi | 219 | 50.3 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.3 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengalaman Bekerja (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah sampel penelitian dengan pengalaman bekerja rendah berjumlah 216 responden (49.7%) dan pengalaman bekerja tinggi berjumlah 219 responden (50.3%).

Pembagian pengalaman bekerja menjadi dua kategori (rendah dan tinggi) berdasarkan nilai median (8.00) yang dijadikan *cut of point* untuk distribusi responden yaitu dibawah nilai median (< 8 tahun) diberi kategori rendah dan diatas atau sama dengan nilai median (≥ 8 tahun) diberi kategori tinggi. Alasan median dijadikan *cut of point* adalah karena nilai median tidak dipengaruhi oleh ekstrim rendah maupun ekstrim tinggi. (data terlampir)

6.1.3 Status Pengemudi

Berdasarkan hasil pengolahan data, maka distribusi responden berdasarkan status pengemudi dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Status Pengemudi | Frekuensi | Persentase |
|----|------------------|-----------|------------|
| 1 | Charli | 250 | 57.5 % |
| 2 | Bravo | 185 | 42.5 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.4 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Status Pengemudi (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah sampel penelitian dengan status pengemudi charli berjumlah 250 responden (57.5%) dan status pengemudi bravo berjumlah 185 responden (42.5%).

6.1.4 Keikutsertaan Diklat *Safety Driving*

Berdasarkan hasil pengolahan data, maka distribusi responden berdasarkan keikutsertaan diklat *safety driving* dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Keikutsertaan <i>Safety Driving</i> | Frekuensi | Persentase |
|----|-------------------------------------|-----------|------------|
| 1 | Tidak | 204 | 46.9 % |
| 2 | Ya | 231 | 53.1 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.5 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Keikutsertaan Diklat *Safety Driving*
(sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah sampel penelitian yang tidak mengikuti diklat *safety driving* berjumlah 204 responden (46.9%) dan yang mengikuti diklat *safety driving* berjumlah 231 responden (53.1%)

6.1.5 Kondisi Kendaraan

Berdasarkan hasil pengolahan data, gambaran kondisi kendaraan yang dialami oleh responden penelitian dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Kondisi Kendaraan | Frekuensi | Persentase |
|----|-------------------|-----------|------------|
| 1 | Buruk | 167 | 38.4 % |
| 2 | Baik | 268 | 61.6 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.6 Gambaran Kondisi Kendaraan yang Dialami oleh Responden Penelitian (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah responden penelitian yang menyatakan bahwa kondisi kendaraan pada kategori buruk berjumlah 167 responden (38.4%) dan 268 reponden (61.6%) menyatakan bahwa kondisi kendaraan pada kategori baik.

Pembagian dua kategori (buruk dan baik) berdasarkan nilai median (32.00) yang dijadikan *cut of point* untuk distribusi responden yaitu dibawah nilai median diberi kategori buruk dan diatas atau sama dengan nilai median diberi kategori baik. Alasan median dijadikan *cut of point* adalah karena nilai median tidak dipengaruhi oleh ekstrim rendah maupun ekstrim tinggi. (data terlampir)

6.1.6 Kondisi Jalan

Berdasarkan hasil pengolahan data, gambaran kondisi jalan yang dialami oleh responden penelitian dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Kondisi Jalan | Frekuensi | Persentase |
|----|---------------|-----------|------------|
| 1 | Buruk | 185 | 42.5 % |
| 2 | Baik | 250 | 57.5 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.7 Gambaran Kondisi Jalan yang Dialami oleh Responden Penelitian (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah responden penelitian yang menyatakan bahwa kondisi jalan pada kategori buruk berjumlah 185 responden (42.5%) dan 250 reponden (57.5%) menyatakan bahwa kondisi kendaraan pada kategori baik.

Pembagian dua kategori (buruk dan baik) berdasarkan nilai median (15.00) yang dijadikan *cut of point* untuk distribusi responden yaitu dibawah nilai median diberi kategori buruk dan diatas atau sama dengan nilai median diberi kategori baik. Alasan median dijadikan *cut of point* adalah karena nilai median tidak dipengaruhi oleh ekstrim rendah maupun ekstrim tinggi. (data terlampir).

6.1.7 Kondisi Cuaca

Berdasarkan hasil pengolahan data, gambaran kondisi cuaca yang dialami oleh responden penelitian dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Kondisi Cuaca | Frekuensi | Persentase |
|----|---------------|-----------|------------|
| 1 | Buruk | 198 | 45.5 % |
| 2 | Baik | 237 | 54.5 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.8 Gambaran Kondisi Cuaca yang Dialami oleh Responden Penelitian (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah responden penelitian yang menyatakan bahwa kondisi cuaca pada kategori buruk berjumlah 198 responden (45.5%) dan 237 reponden (54.5%) menyatakan bahwa kondisi kendaraan pada kategori baik.

Pembagian dua kategori (buruk dan baik) berdasarkan nilai median (15.00) yang dijadikan *cut of point* untuk distribusi responden yaitu dibawah nilai median diberi kategori buruk dan diatas atau sama dengan nilai median diberi kategori baik. Alasan median dijadikan *cut of point* adalah karena nilai median tidak dipengaruhi oleh ekstrim rendah maupun ekstrim tinggi. (data terlampir).

6.1.8 Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Berdasarkan hasil pengolahan data, gambaran perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada responden penelitian dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| No | Perilaku Berkendara Aman (<i>Safety Driving</i>) | Frekuensi | Persentase |
|----|--|-----------|------------|
| 1 | Buruk | 196 | 45.1 % |
| 2 | Baik | 239 | 54.9 % |
| | Total | 435 | 100 % |

Tabel 6.9 Gambaran Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) pada Responden Penelitian (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat bahwa jumlah responden penelitian yang memiliki perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada kategori buruk berjumlah 196 responden (45.1%) dan 239 reponden (54.9%) memiliki perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada kategori baik.

Pembagian dua kategori (buruk dan baik) berdasarkan nilai median (80.00) yang dijadikan *cut of point* untuk distribusi responden yaitu dibawah nilai median

diberi kategori buruk dan diatas atau sama dengan nilai median diberi kategori baik. Alasan median dijadikan *cut of point* adalah karena nilai median tidak dipengaruhi oleh ekstrim rendah maupun ekstrim tinggi. (data terlampir).

6.2 Analisis Bivariat

6.2.1 Analisis Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Analisis bivariat yang dilakukan adalah uji hubungan antara tingkat pendidikan (variabel independen) dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) sebagai variabel dependen. Uji hubungan yang dilakukan adalah kai kuadrat (*chi square*) karena variabel independen dan variabel dependen datanya terdiri dari dua kategori.

Hasil uji kai kuadrat (*chi square*) antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| Variabel | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Total | | P-value | OR 95%CI |
|----------------------------------|--------------------------------|------|------|------|-------|-----|---------|------------------------|
| | Buruk | | Baik | | n | % | | |
| | n | % | n | % | | | | |
| Tingkat Pendidikan Rendah | 108 | 52.9 | 96 | 47.1 | 204 | 100 | 0,003 | 1.828 1.247 – 2.679 |
| Tinggi | 88 | 38.1 | 143 | 61.9 | 231 | 100 | | |
| Total | 196 | 45.1 | 239 | 54.9 | 435 | 100 | | |

Tabel 6.10 *Crosstabulation* antara Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat hasil analisis hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p-valuenya (0.003) lebih kecil dari nilai α (0.05). (data terlampir)

Karena terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) maka analisis hubungan tersebut juga menghasilkan OR (*Odds Ratio*) untuk variabel tingkat pendidikan sebesar 1.828 artinya responden dengan tingkat pendidikan rendah berpeluang 1.828 kali untuk tidak berperilaku aman berkendara (*safety driving*). (data terlampir).

6.2.2 Analisis Hubungan Pengalaman Bekerja dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Analisis bivariat yang dilakukan adalah uji hubungan antara pengalaman bekerja (variabel independen) dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) sebagai variabel dependen. Uji hubungan yang dilakukan adalah kai kuadrat (*chi square*) karena variabel independen dan variabel dependen datanya terdiri dari dua kategori.

Hasil uji kai kuadrat (*chi square*) antara pengalaman bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| Variabel | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Total | | P-value | OR 95%CI |
|---------------------------|--------------------------------|------|------|------|-------|-----|---------|------------------------|
| | Buruk | | Baik | | n | % | | |
| | n | % | n | % | | | | |
| Pengalaman Bekerja | | | | | | | | |
| Rendah | 117 | 54.2 | 99 | 45.8 | 216 | 100 | 0,000 | 2.094 1.426 – 3.076 |
| Tinggi | 79 | 36.1 | 140 | 63.9 | 219 | 100 | | |
| Total | 196 | 45.1 | 239 | 54.9 | 435 | 100 | | |

Tabel 6.11 *Crosstabulation* antara Pengalaman Bekerja dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat hasil analisis hubungan antara pengalaman bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p-valuenya (0.000) lebih kecil dari nilai α (0.05). (data terlampir)

Karena terdapat hubungan yang signifikan antara pengalaman bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) maka analisis hubungan tersebut juga menghasilkan OR (*Odds Ratio*) untuk variabel pengalaman bekerja sebesar 2.094 artinya responden dengan pengalaman bekerja rendah (< 8 tahun) berpeluang 2.094 kali untuk tidak berperilaku aman berkendara (*safety driving*). (data terlampir).

6.2.3 Analisis Hubungan Status Pengemudi dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Analisis bivariat yang dilakukan adalah uji hubungan antara status pengemudi (variabel independen) dengan perilaku aman berkendara (*safety*

driving) sebagai variabel dependen. Uji hubungan yang dilakukan adalah kai kuadrat (*chi square*) karena variabel independen dan variabel dependen datanya terdiri dari dua kategori.

Hasil uji kai kuadrat (*chi square*) antara status pengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| Variabel | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Total | | P-value | OR 95%CI |
|------------------------|--------------------------------|------|------|------|-------|-----|---------|-------------|
| | Buruk | | Baik | | n | % | | |
| | n | % | n | % | | | | |
| Status Karyawan | | | | | | | | |
| Charli | 113 | 45.2 | 137 | 54.8 | 250 | 100 | 1.000 | — |
| Bravo | 83 | 44.9 | 102 | 55.1 | 185 | 100 | | |
| Total | 196 | 45.1 | 239 | 54.9 | 435 | 100 | | |

Tabel 6.12 *Crosstabulation* antara Status Pengemudi dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat hasil analisis hubungan antara status pengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) tidak terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p-valuenya (1.000) lebih besar dari nilai α (0.05). (data terlampir)

6.2.4 Analisis Hubungan Keikutsertaan Diklat *Safety Driving* dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Analisis bivariat yang dilakukan adalah uji hubungan antara keikutsertaan diklat *safety driving* (variabel independen) dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) sebagai variabel dependen. Uji hubungan yang dilakukan adalah kai kuadrat (*chi square*) karena variabel independen dan variabel dependen datanya terdiri dari dua kategori.

Hasil uji kai kuadrat (*chi square*) antara keikutsertaan diklat *safety driving* dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| Variabel | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Total | | P-value | OR 95%CI |
|---|--------------------------------|------|------|------|-------|-----|---------|------------------------|
| | Buruk | | Baik | | n | % | | |
| | n | % | n | % | | | | |
| Keikutsertaan Diklat <i>Safety Driving</i> | | | | | | | | |
| Tidak | 114 | 55.9 | 90 | 44.1 | 204 | 100 | 0,000 | 2.302 1.565 – 3.386 |
| Ya | 82 | 35.5 | 149 | 64.5 | 231 | 100 | | |
| Total | 196 | 45.1 | 239 | 54.9 | 435 | 100 | | |

Tabel 6.13 *Crosstabulation* antara Keikutsertaan Diklat *Safety Driving* dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat hasil analisis hubungan antara keikutsertaan diklat *safety driving* dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p-valuenya (0.000) lebih kecil dari nilai α (0.05). (data terlampir)

Karena terdapat hubungan yang signifikan antara keikutsertaan diklat *safety driving* dengan perilaku berkendara aman (*safety driving*) maka analisis hubungan tersebut juga menghasilkan OR (*Odds Ratio*) untuk variabel keikutsertaan diklat *safety driving* sebesar 2.302 artinya responden yang tidak mengikuti diklat *safety driving* berpeluang 2.302 kali untuk tidak berperilaku aman berkendara (*safety driving*). (data terlampir).

6.2.5 Analisis Hubungan Kondisi Kendaraan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Analisis bivariat yang dilakukan adalah uji hubungan antara kondisi kendaraan (variabel independen) dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) sebagai variabel dependen. Uji hubungan yang dilakukan adalah kaid kuadrat (*chi square*) karena variabel independen dan variabel dependen datanya terdiri dari dua kategori.

Hasil uji kaid kuadrat (*chi square*) antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| Variabel | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Total | | P-value | OR 95%CI |
|--------------------------|--------------------------------|------|------|------|-------|-----|---------|-------------|
| | Buruk | | Baik | | n | % | | |
| | n | % | N | % | | | | |
| Kondisi Kendaraan | | | | | | | | |
| Buruk | 85 | 50.9 | 82 | 49.1 | 167 | 100 | 0,067 | – |
| Baik | 111 | 41.4 | 157 | 58.6 | 268 | 100 | | |
| Total | 196 | 45.1 | 239 | 54.9 | 435 | 100 | | |

Tabel 6.14 *Crosstabulation* antara Kondisi Kendaraan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat hasil analisis hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) tidak terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p-valuenya (0.067) lebih besar dari nilai α (0.05). (data terlampir)

6.2.6 Analisis Hubungan Kondisi Jalan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Analisis bivariat yang dilakukan adalah uji hubungan antara kondisi jalan (variabel independen) dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) sebagai variabel dependen. Uji hubungan yang dilakukan adalah kai kuadrat (*chi square*) karena variabel independen dan variabel dependen datanya terdiri dari dua kategori.

Hasil uji kai kuadrat (*chi square*) antara kondisi jalan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| Variabel | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Total | | P-value | OR 95%CI |
|----------------------|--------------------------------|------|------|------|-------|-----|---------|-------------|
| | Buruk | | Baik | | n | % | | |
| | n | % | n | % | | | | |
| Kondisi Jalan | | | | | | | | |
| Buruk | 93 | 50.3 | 92 | 49.7 | 185 | 100 | 0,075 | – |
| Baik | 103 | 41.2 | 147 | 58.8 | 250 | 100 | | |
| Total | 196 | 45.1 | 239 | 54.9 | 435 | 100 | | |

Tabel 6.15 *Crosstabulation* antara Kondisi Jalan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat hasil analisis hubungan antara kondisi jalan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) tidak terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p-valuenya (0.075) lebih besar dari nilai α (0.05). (data terlampir)

6.2.7 Analisis Hubungan Kondisi Cuaca dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*)

Analisis bivariat yang dilakukan adalah uji hubungan antara kondisi cuaca (variabel independen) dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) sebagai variabel dependen. Uji hubungan yang dilakukan adalah kwi kuadrat (*chi square*) karena variabel independen dan variabel dependen datanya terdiri dari dua kategori.

Hasil uji kwi kuadrat (*chi square*) antara kondisi cuaca dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

| Variabel | Perilaku <i>Safety Driving</i> | | | | Total | | P-value | OR 95%CI |
|----------------------|--------------------------------|------|------|------|-------|-----|---------|-------------|
| | Buruk | | Baik | | n | % | | |
| | n | % | n | % | | | | |
| Kondisi Cuaca | | | | | | | | |
| Buruk | 99 | 50.0 | 99 | 50.0 | 198 | 100 | 0,072 | - |
| Baik | 97 | 40.9 | 140 | 59.1 | 237 | 100 | | |
| Total | 196 | 45.1 | 239 | 54.9 | 435 | 100 | | |

Tabel 6.16 *Crosstabulation* antara Kondisi Cuaca dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) (sumber: Data diolah, 2009)

Dari tabel tersebut, didapat hasil analisis hubungan antara kondisi cuaca dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) tidak terdapat hubungan yang signifikan karena nilai p-valuenya (0.072) lebih besar dari nilai α (0.05). (data terlampir)

BAB 7

PEMBAHASAN

7.1 Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) pada Pengemudi Taksi di PT. “X” pool “Y”

Berdasarkan hasil pengukuran diketahui bahwa perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y” berada pada kategori baik. Hal ini disebabkan karena sebagian besar pengemudi (responden) telah mengikuti diklat (pendidikan dan pelatihan) tentang *safety driving* yang telah diselenggarakan oleh pihak perusahaan. Selain itu, sebagian besar jumlah pengemudi di PT. “X” pool “Y” juga telah memiliki pengalaman bekerja yang tinggi sebagai *taxi driver*. Dan sebagian besar responden dengan tingkat pendidikan yang tinggi (SMA / STM dan Akademi / Perguruan Tinggi) merupakan faktor lain yang menyebabkan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y” berada pada kategori baik.

Sedangkan variabel-variabel lainnya yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*), seperti: status karyawan, kondisi kendaraan, kondisi jalan, dan kondisi cuaca bukan merupakan faktor-faktor yang menyebabkan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y” berada pada kategori baik. Hal tersebut dikarenakan, variabel-variabel tersebut tidak menunjukkan hubungan yang signifikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*). Namun menurut hasil *odds ratio*, keempat variabel tersebut memiliki peluang untuk menyebabkan perilaku tidak aman dalam berkendara pada pengemudi taksi. Sebab secara statistika nilai *odds ratio* dari keempat variabel tersebut diatas nilai 1 (*odds ratio* > 1).

7.2 Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) pada Pengemudi Taksi di PT. “X” pool “Y”

Berdasarkan hasil analisis data penelitian, variabel yang memiliki hubungan yang signifikan merupakan faktor-faktor yang menyebabkan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. “X” pool “Y”. Beberapa faktor tersebut diantaranya adalah:

1. Keikutsertaan Diklat (Pendidikan dan Pelatihan) *Safety Driving*

Variabel pertama yang memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) adalah keikutsertaan diklat *safety driving*. Berdasarkan hasil analisis, jumlah responden penelitian yang telah mengikuti diklat *safety driving* lebih besar bila dibandingkan dengan jumlah responden yang tidak mengikuti diklat *safety driving*.

Pelatihan merupakan komponen utama dari beberapa program keselamatan dan kesehatan kerja. Menurut ILO (1998), dengan adanya pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di tempat kerja maka pekerja dapat mengetahui bahaya dan risiko yang ada di tempat kerja serta kerugian akibat kecelakaan yang ditimbulkan. Selain itu, pelaksanaan diklat juga dapat memberikan pengetahuan kepada pekerja mengenai prosedur kerja yang baik.

Pekerja yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman yang merupakan salah satu pemicu terjadinya kecelakaan (Lubis, 2000). Maka salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan adalah dengan memberikan pelatihan.

Pada konteks kecelakaan lalu lintas, Menurut Michael McHale, *Group Communication Manager, BMW of North America, LLC*, menyatakan bahwa pelatihan *safety driving* merupakan salah satu upaya yang paling penting untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas, walaupun saat ini mobil-mobil telah banyak dilengkapi berbagai macam sistem pengaman.

Hal yang sama juga dikemukakan oleh Reima Lehtimäki, Soila Juden-Tupakka, dan Matti Tolvanen (2005) yang menyatakan bahwa pelatihan *safety driving* dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi aman di jalan raya. Jadi seseorang yang telah mengikuti pelatihan *safety driving* kemungkinan akan lebih aman dalam mengemudi jika dibandingkan dengan seseorang yang tidak mengikuti pelatihan *safety driving*.

Teori-teori tersebut sangat relevan dengan hasil analisis penelitian yang menunjukkan hasil *odds ratio* untuk keikutsertaan diklat *safety driving*. Hasil *odds ratio* tersebut menyatakan bahwa responden yang tidak mengikuti diklat

safety driving memiliki peluang dua kali untuk tidak berperilaku aman berkendara daripada responden yang mengikuti diklat *safety driving*.

2. Pengalaman Bekerja

Variabel selanjutnya yang memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) adalah pengalaman bekerja. Berdasarkan hasil analisis, jumlah responden yang memiliki pengalaman bekerja tinggi (≥ 8 tahun) lebih besar bila dibandingkan dengan jumlah responden yang memiliki pengalaman bekerja rendah (< 8 tahun).

Menurut teori Max Webber yang dikemukakan oleh Ritzer (1983), menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya. Jadi semakin lama seseorang melakukan suatu aktivitas maka seseorang tersebut akan semakin mengetahui aktivitas tersebut.

Menurut penelitian Jenkin (1979), menyatakan bahwa meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi pemula berusia muda terjadi karena sedikitnya pengalaman mereka dalam mengemudi. Hal yang sama juga diungkapkan oleh Peter Kissinger, *President and CEO, AAA Foundation for Traffic Safety*, menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor satu bagi pengemudi berusia muda yang belum berpengalaman.

Beberapa teori tersebut sangat relevan dengan hasil analisis penelitian yang menunjukkan hasil *odds ratio* untuk pengalaman bekerja. Hasil analisis penelitian yang menunjukkan *odds ratio* untuk pengalaman bekerja menyatakan bahwa responden dengan pengalaman bekerja rendah (< 8 tahun) berpeluang dua kali untuk tidak berperilaku aman berkendara (*safety driving*) bila dibandingkan dengan responden dengan pengalaman bekerja tinggi (≥ 8 tahun).

3. Tingkat Pendidikan

Variabel terakhir yang memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) adalah tingkat pendidikan.

Berdasarkan hasil analisis, jumlah responden yang memiliki tingkat pendidikan tinggi (SMA / STM dan Akademi / Perguruan Tinggi) lebih besar bila dibandingkan dengan jumlah responden yang memiliki tingkat pendidikan rendah (SD dan SMP).

Menurut Green (1980), tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku, sehingga latar belakang pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap suatu perilaku. Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin tinggi pula tingkat pengetahuannya, sehingga akan mudah untuk menerima dan mengembangkan pengetahuan serta teknologi. Seseorang yang memiliki pendidikan yang tinggi diasumsikan akan semakin bijak dalam mengambil keputusan.

Dalam hal ini, pendidikan yang dimaksud adalah pendidikan formal yang diperoleh di sekolah. Menurut M.J. Langvert (1976), menyatakan bahwa pendidikan adalah setiap usaha, pengaruh, perlindungan, dan bantuan yang diberikan kepada anak didik menuju kedewasaan. Berdasarkan definisi tersebut Notoatmodjo (1993) menyatakan bahwa kedewasaan mempunyai ciri mental, fisik, sosial, moral, emosional.

Jadi tingkat pendidikan seseorang menentukan luasnya pengetahuan serta bagaimana seseorang tersebut bersikap dan berperilaku. Seseorang yang berpendidikan rendah akan susah untuk menyerap suatu inovasi baru sehingga akan mempersulit dalam mencapai perubahan seperti yang diharapkan.

Teori-teori tersebut sangat relevan dengan hasil analisis penelitian, yang menunjukkan hasil *odds ratio* untuk tingkat pendidikan. Hasil *odds ratio* tersebut menyatakan bahwa responden dengan tingkat pendidikan rendah (SD dan SMP) berpeluang satu kali untuk tidak berperilaku aman berkendara (*safety driving*) daripada responden yang memiliki pendidikan tinggi (SMA / STM dan Akademi / Perguruan Tinggi).

7.3 Hubungan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) dengan Keikutsertaan Diklat *Safety Driving*, Pengalaman Bekerja, dan Tingkat Pendidikan

Secara umum perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi taksi di PT. "X" pool "Y" sudah berada pada kategori baik. Artinya sebagian besar pengemudi telah berperilaku aman (*safety*) dalam mengoperasikan kendaraan. Dalam hal ini, PT. "X" sebagai perusahaan swasta yang bergerak di bidang pelayanan jasa transportasi telah menerapkan dengan baik program-program kerja perusahaan khususnya yang berhubungan dengan peningkatan kinerja pengemudi dalam berperilaku aman berkendara (*safety driving*). Diklat (pendidikan dan pelatihan) mengenai *safety driving* adalah salah satu program kerja tersebut.

PT. "X" merupakan salah satu perusahaan swasta terbesar yang bergerak di bidang pelayanan jasa transportasi darat. Oleh sebab itu, sebagai perusahaan yang memiliki kredibilitas yang tinggi dalam hal *general service activities*, PT. "X" memiliki komitmen penuh untuk memuaskan pelanggan atau *customer*. Hal tersebut diwujudkan dalam pelaksanaan program diklat (pendidikan dan pelatihan) mengenai *safety driving* kepada para pengemudi. Pelaksanaan program tersebut telah dijadwalkan pada jangka waktu yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan. Karena jumlah pengemudi yang bekerja di PT. "X" mencapai 3000 orang, jadi belum semua pengemudi ikut serta dalam pelaksanaan diklat (pendidikan dan pelatihan) *safety driving* tersebut.

Keterbatasan pengemudi yang mengikuti diklat (pendidikan dan pelatihan) *safety driving* yang telah dijadwalkan penyelenggaraannya oleh perusahaan, menyebabkan perilaku aman berkendara (*safety driving*) belum diterapkan secara menyeluruh oleh pengemudi. Artinya beberapa pengemudi yang belum mengikuti diklat tersebut cenderung untuk tidak berperilaku aman berkendara (*safety driving*). Sedangkan bagi pengemudi yang telah mengikuti diklat (pendidikan dan pelatihan) *safety driving* cenderung untuk berperilaku aman berkendara (*safety driving*). Selain dari hasil data penelitian yang telah diolah, kecenderungan tersebut terlihat dari pelaksanaan program diklat *safety driving* yang diselenggarakan oleh pihak perusahaan yang telah bekerja sama dengan pihak DLLAJR (Dinas Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan Raya) dan Kepolisian setempat. Sehingga materi-materi yang diberikan dalam diklat tersebut sudah sesuai dengan prosedur dan peraturan tentang *safety driving*.

Selain keikutsertaan pengemudi dalam diklat *safety driving*, pengalaman bekerja dan tingkat pendidikan pengemudi pun menjadi faktor yang penting dalam mewujudkan perilaku aman berkendara (*safety driving*). Berdasarkan pada data kecelakaan yang tercatat selama sepuluh bulan terakhir (Juni 2008 hingga Maret 2009), jumlah kecelakaan yang terjadi di PT. "X" pool "Y" masih banyak dilakukan oleh para pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan yang rendah (SD dan SMP) dan pengalaman bekerja yang rendah (di bawah delapan tahun). Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendidikan dan pengalaman bekerja yang tinggi menjadi domain yang dibutuhkan oleh seorang *driver* untuk berperilaku aman berkendara (*safety driving*).

Oleh karena kedua hal tersebut (tingkat pendidikan dan pengalaman bekerja) sudah menjadi *given factor* yang tidak dapat dibentuk kembali, untuk mewujudkan perilaku aman berkendara pada pengemudi di PT. "X" pool "Y" dibutuhkan keikutsertaan diklat *safety driving* secara menyeluruh oleh para pengemudi. Sehingga para pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan yang rendah (SD dan SMP) dan pengalaman bekerja yang rendah (dibawah delapan tahun) dapat belajar untuk berperilaku aman dalam berkendara.