

## FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN DALAM MENGEMUDI PADA SOPIR TRUCK BANDA ACEH - MEDAN DI TERMINAL SANTAN INGIN JAYA KABUPATEN ACEH BESAR

Al Munawar<sup>1\*</sup>, Anwar Arbi<sup>2</sup>, Putri Ariscasari<sup>3</sup>

<sup>1-3</sup>FKM Universitas Muhammadiyah Aceh, Banda Aceh

[\*Email Korespondensi: Almunawar145@gmail.com]

**Abstract: Factors Relating to Safety Driving Behavior of Banda Aceh - Medan Truck Drivers at The Santan Terminal Ingin Jaya, Aceh Besar District.** Truck drivers have a very important role as a driving force for the supply of goods from one place to another. Like other fields of work, being a truck driver also means feeling tired while carrying out the job. Fatigue when working as a truck driver has the potential for traffic accidents that can threaten the safety of himself or others. This study aims to determine the factors related to truck drivers' safety driving behavior. This research is descriptive analytical in nature and was carried out on January 15-20 2023. Banda Aceh-Medan truck drivers at the Santan Want Jaya Aceh Besar Terminal numbered 108 people as the population. The sample of 52 respondents used accidental sampling technique. Data was obtained using a questionnaire and analyzed using the Chi-Square test. The results showed that generally (63.5%) safety driving behavior was not good, 63.5% superiors did not play a role, 59.6% had no driving training, 40.4% had less experience in their work experience, and 63.5% had less experience. not enough. Bivariate analysis shows that the relationship between supervisor role  $p$ -value 0.000, driving training  $p$ -value=0.000, length of service  $p$ -value=0.001, knowledge  $p$ -value=0.000. It can be concluded that there is a relationship between the role of superior, driving training, length of service, and knowledge.

**Keywords:** Driving Safety Behavior, Driving Training, Knowledge, Role of Superior, Work Period

**Abstrak: Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Dalam Mengemudi Pada Sopir Truck Banda Aceh - Medan Di Terminal Santan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar.** Sopir truk mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak pasokan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Seperti halnya bidang pekerjaan yang lain, menjadi seorang sopir truk juga memiliki rasa lelah saat menjalani pekerjaannya. Kelelahan saat bekerja sebagai sopir truk berpotensi mengalami kecelakaan lalu lintas yang dapat mengancam keselamatan dirinya maupun orang lain. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan dalam mengemudi pada sopir truk. Penelitian ini bersifat deskriptif analitik yang dilaksanakan pada 15-20 Januari tahun 2023. Sopir truck Banda Aceh-Medan di Terminal Santan Ingin Jaya Aceh Besar berjumlah 108 orang menjadi populasi. Sampel sebanyak 52 responden menggunakan teknik *accidental sampling*. Data diperoleh menggunakan kuesioner dan dianalisis secara dengan uji *Chi-Square*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa umumnya (63,5%) perilaku keselamatan mengemudi tidak baik, 63,5% atasan tidak berperan, 59,6% tidak ada pelatihan mengemudi, 40,4% masa kerja kurang berpengalaman, dan 63,5% memiliki pengetahuan kurang. Anaisis bivariat menunjukkan bahwa hubungan antara peran atasan  $p$ -value 0,000, pelatihan mengemudi  $P$ -Value=0,000, masa kerja  $P$ -Value=0,001, pengetahuan  $P$ -Value=0,000. Dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara peran atasan, pelatihan mengemudi, masa kerja, dan pengetahuan.

**Kata kunci:** Masa Kerja, Pengetahuan, Peran Atasan, Pelatihan Mengemudi, Perilaku Keselamatan Mengemudi.

## PENDAHULUAN

Sopir atau pengemudi mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Sopir merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Sopir mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi barang khususnya truk (Dirjen Perhubungan Darat, 2020).

Kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja merupakan penyakit yang sering terjadi pada sektor formal maupun sektor informal (seperti sektor manufaktur, transportasi, konstruksi, pertambangan, pariwisata). Salah satu sektor informal adalah para pengemudi angkutan umum yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas. Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas sangat dipengaruhi oleh sopir (Palimbong, 2015).

Data World Health Organization (WHO), saat ini kecelakaan transportasi jalan di dunia telah mencapai 1,5 juta korban meninggal dan 35 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (2,739 jiwa dan luka-luka 63,013 jiwa per hari). Menurut International Labour Organization (ILO), rata-rata pertahun terdapat 99.000 kasus kecelakaan kerja dan 70% diantaranya berakibat fatal, yaitu kematian dan cacat seumur hidup. Rata-rata pertahun total kerugian mencapai Rp.280 Triliun. Sebanyak 85% korban meninggal akibat kecelakaan, ini terjadi di negara-negara berkembang. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di kawasan Asia Pasifik memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia dan Indonesia termasuk di dalamnya (Putri, 2018).

Data dari kepolisian RI didapatkan angka rata-rata yang sangat mencengangkan ini bahwa tiap 1 jam rata-rata telah terjadi 10 kecelakaan lalu lintas. Tiap 10 menit 1 orang menderita luka ringan akibat kecelakaan. Tiap 15 menit 1 orang yang menderita luka berat akibat kecelakaan dan tiap 30 menit 1

orang meninggal dunia akibat kecelakaan (Setiawati, 2018). Menurut data Korlantas Polri jumlah kecelakaan lalu lintas pada kendaraan truk ditahun 2021 sebanyak 4487 sedangkan tahun 2017 sebanyak 4389 kasus. Ada 4 jenis pelanggaran tertinggi pada pengemudi truk yaitu tidak memiliki SIM sebanyak 318 kasus, melanggar aturan batas kecepatan maksimum dan minimum sebanyak 274 kasus, mengemudi dengan tidak wajar (melakukan kegiatan lain dan atau dipengaruhi oleh suatu keadaan sehingga mengganggu konsentrasi dalam mengemudi di jalan) sebanyak 172 kasus, dan tidak membawa SIM sebanyak 87 kasus (Korlantas Polri, 2021).

Kasus kecelakaan truk sudah beberapa kali terjadi di Aceh, seperti kecelakaan truk yang bertabrakan dengan mobil penumpang L-300 di Gampong Paya Pasi Aceh Timur pada tanggal 10 November 2019. Pengemudi truk mengantuk dan kelelahan tetapi tidak berhenti untuk beristirahat, sehingga kehilangan konsentrasi dalam mengemudi (Serambi, 2019). Kasus yang lain adalah kecelakaan truk yang ditabrak dari belakang di jalan Banda Aceh-Medan pada tanggal 13 Oktober 2019. Berikutnya kecelakaan truk dengan mobil penumpang di jalan KKA - Bener Meriah pada tanggal 10 Oktober 2022. Dari informasi media yang diperoleh sopir memarkirkan truk di pinggir jalan untuk istirahat dan makan, pada waktu bersamaan datang mobil penumpang milik pribadi dari arah bersamaan sehingga menabrak punggung truk tersebut (Kompas, 2022). Dari data kecelakaan truk yang terjadi di Aceh, Ditlantas Polda Aceh mencatat pada tahun 2019 angka kecelakaan truk di Aceh sebesar 6,1% meningkat menjadi 10,6% pada tahun 2021.

Terminal mobil barang Santan adalah terminal yang masuk kedalam mobil barang tipe B yang ada di Provinsi Aceh. Terminal ini terletak di Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar yang beroperasi 24 jam dalam sehari, karena merupakan jalur angkutan barang antar kota dan antar provinsi. Berdasarkan

hasil studi pendahuluan pada tanggal 10 April 2022, didalam terminal Santan terdapat berbagai macam jenis truk pengangkut barang dari mulai kecil hingga truk tronton yang memiliki muatan diatas 20ton lebih.

Berdasarkan wawancara awal yang di lakukan peneliti pada 5 orang sopir truk yang ada di terminal Santan diketahui bahwa perilaku sopir selama mengemudikan truk dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi, atau bahkan sedang mengejar waktu dalam rangka mencapai target. Sopir juga terkadang mengambil jalur kiri pada saat menyalip kendaraan lain seperti bus, atau menerobos lampu merah jika kondisi jalan memungkinkan untuk dilewati.

Seringkali pengemudi juga melakukan pelanggaran lalu lintas seperti memberhentikan kendaraan secara mendadak bahkan tanpa memberikan tanda terlebih dahulu, memberhentikan kendaraan untuk muatan tidak pada bahu jalan atau tidak

pada tempat berhenti yang telah ditetapkan seperti area kosong dan terminal (Koncono, 2018).

### METODE

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan rancangan *deskriptif analitik*. Populasi yang diambil pada penelitian ini adalah sopir truk Banda Aceh - Medan Di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar yang berjumlah 108 orang sopir dari 11 perusahaan yang berbeda. sampel dari penelitian ini berjumlah 52 orang sopir, yang di pilih menggunakan teknik *accidental sampling*. Penelitian ini dilakukan pada tanggal 15-20 Januari Tahun 2023. Instrumen yang digunakan pada penelitian ini adalah kuesioner yang dianalisis dengan uji *Chi-Square*.

### HASIL

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka diperoleh hasil penelitian yang dapat diuraikan sebagai berikut ini.

**Tabel 1. Hubungan Peran Atasan Dengan Perilaku Keselamatan Mengemudi**

No	Peran Atasan	Perilaku Keselamatan Mengemudi				Total		P Value
		Baik		Tidak Baik		n	%	
		n	%	n	%			
1	Berperan	17	89,5	2	10,5	19	100	<b>0,000</b>
2	Tidak Berperan	2	6,1	31	93,9	33	100	
<b>Jumlah</b>		<b>19</b>	<b>36,5</b>	<b>33</b>	<b>63,5</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	

Proporsi atasan berperan dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik sebesar 89,5%, lebih tinggi bila dibandingkan dengan proporsi atasan berperan dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik hanya 10,5%. Sebaliknya proporsi atasan tidak berperan dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik hanya 6,1%, lebih rendah bila dibandingkan dengan proporsi atasan

tidak berperan dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik sebesar 93,9%. Hasil uji statistik diperoleh nilai *p-value* 0,000, mengidentifikasi ada hubungan yang bermakna antara peran atasan dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar.

**Tabel 2. Hubungan Pelatihan Mengemudi Dengan Perilaku Keselamatan Mengemudi**

No.	Pelatihan Mengemudi	Perilaku Keselamatan Mengemudi				Total		p-value
		Baik		Tidak Baik		n	%	
		n	%	n	%			
1	Tidak Ada	3	9,7	28	90,3	31	100	<b>0,000</b>
2	Ada	16	76,2	5	23,8	21	100	
<b>Jumlah</b>		<b>19</b>	<b>36,5</b>	<b>33</b>	<b>63,5</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	

Proporsi responden tidak ada pelatihan mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik hanya 9,7%, lebih rendah bila dibandingkan dengan proporsi responden tidak ada pelatihan mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik sebesar 90,3%. Sebaliknya proporsi responden ada pelatihan mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik sebesar 76,2%,

lebih tinggi bila dibandingkan dengan proporsi responden ada pelatihan mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik hanya 23,8%. Hasil uji statistik diperoleh nilai *p-value* 0,000, mengidentifikasi ada hubungan yang bermakna antara pelatihan mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar.

**Tabel 3. Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku Keselamatan Mengemudi**

No	Masa Kerja	Perilaku Keselamatan Mengemudi				Total		p-value
		Baik		Tidak Baik		n	%	
		n	%	n	%			
1	Kurang Berpengalaman	2	9,5	19	90,5	21	100	<b>0,001</b>
2	Berpengalaman	17	54,8	14	45,2	31	100	
<b>Jumlah</b>		<b>19</b>	<b>36,5</b>	<b>33</b>	<b>63,5</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	

Proporsi responden masa kerja kurang berpengalaman dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik hanya 9,5%, lebih rendah bila dibandingkan dengan proporsi responden masa kerja kurang berpengalaman dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik sebesar 90,5%. Sebaliknya proporsi responden masa kerja berpengalaman dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik sebesar 54,8%,

lebih tinggi bila dibandingkan dengan proporsi responden masa kerja berpengalaman dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik hanya 45,2%. Hasil uji statistik diperoleh nilai *p-value* 0,001, mengidentifikasi ada hubungan yang bermakna antara masa kerja dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar.

**Tabel 4. Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Mengemudi**

No	Pengetahuan	Perilaku Keselamatan Mengemudi				Total	p-value	
		Baik		Tidak Baik				
		n	%	n	%			n
1	Baik	17	89,5	2	10,5	19	100	<b>0,000</b>
2	Kurang	2	6,1	31	93,9	33	100	
<b>Jumlah</b>		<b>19</b>	<b>36,5</b>	<b>33</b>	<b>63,5</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	

Proporsi responden berpengetahuan baik dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik sebesar 89,5%, lebih tinggi bila dibandingkan dengan proporsi responden berpengetahuan tinggi dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik hanya 10,5%. Sebaliknya proporsi responden berpengetahuan kurang dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir baik hanya 6,1%, lebih rendah bila

dibandingkan dengan proporsi responden berpengetahuan kurang dengan perilaku keselamatan mengemudi sopir tidak baik sebesar 93,9%. Hasil uji statistik diperoleh nilai *p-value* 0,000, mengidentifikasi ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar.

**PEMBAHASAN**

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara peran atasan dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar Tahun 2023 dengan *p value* 0,000.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi mobil skid tank di pt x, didapatkan hasil 20 responden yang mendapat dukungan dari atasan, sebanyak 80% memiliki praktik keselamatan mengemudi yang baik. Pada responden yang tidak mendapat dukungan dari atasan, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik keselamatan mengemudi yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara peran atasan dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan *p value* 0,024.

Adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik keselamatan

mengemudi pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan atasan memberikan perhatian yang baik kepada pengemudi dengan mengingatkan apabila pengemudi melakukan kesalahan serta memberikan penghargaan apabila pengemudi mematuhi aturan keselamatan dengan baik, selain itu rasa patuh pada atasan juga yang mempengaruhi pengemudi untuk berkendara secara aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinugroho (2014) yang menunjukkan adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang dengan nilai signifikansi *p-value* sebesar 0,001. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono (2017) diketahui ada hubungan antara peran atasan dengan perilaku Keselamatan mengemudi pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan *p-value* < 0,05.

Hasil penelitian Hastuti (2013) mengemukakan bahwa ada hubungan antara *selfregulated behavior* dengan *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang dipengaruhi oleh peran

atasan sopir bus. Hasil penelitian Tendelawa (2015) menjelaskan 54,2% sopir bus Manado-Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado melakukan keselamatan mengemudi dan hanya 45,8 tidak melakukan keselamatan mengemudi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara pelatihan mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar Tahun 2023 dengan *p value* 0,000.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi mobil skid tank di pt x, didapatkan hasil dari 33 responden yang pernah mengikuti pelatihan keselamatan mengemudi, sebanyak 69,7% memiliki praktik keselamatan mengemudi yang baik. Pada responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan keselamatan mengemudi, dari 5 responden, seluruhnya memiliki praktik keselamatan mengemudi yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pelatihan keselamatan mengemudi dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan *p value* 0,006.

Adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan keselamatan mengemudi dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan oleh responden yang pernah mengikuti pelatihan keselamatan mengemudi cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait keselamatan mengemudi, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat pelatihan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas (2016) yang menunjukkan adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan keselamatan mengemudi dengan praktik keselamatan mengemudi pada pengemudi road tank

PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi *p-value* sebesar 0,025. Hasil penelitian Priyatna (2012) menjelaskan responden yang mengikuti pelatihan mengemudi akan dapat mengontrol perilaku agresif cara mengemudikan kendaraannya.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara masa kerja dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar Tahun 2023 dengan *p value* 0,001.

Masa kerja adalah suatu kurun waktu atau lamanya tenaga kerja itu bekerja disuatu tempat (Tarwaka, 2017). Pengalaman seseorang dalam pekerjaannya dan lingkungan pada saat bekerja dipengaruhi oleh masa kerja tersebut, seharusnya semakin lama seseorang bekerja maka semakin banyak pula pengalaman dan keterampilannya. Pengalaman hal apapun akan meningkatkan kewaspadaan, salah satunya yaitu terhadap kecelakaan kerja, seiring bertambahnya masa kerja di perusahaan. Hal ini seharusnya berbanding terbalik dengan tenaga kerja yang baru masuk kerja. Mereka awal mulanya belum tahu pasti seluk beluk peraturan keselamatan di tempat kerja secara mendalam. Pengalaman yang didapatkan di tempat kerja akan saling berkaitan dengan lamanya kerja seseorang, maka semakin lama seseorang bekerja semakin banyak pula pengalaman dan semakin tinggi pengetahuan serta ketrampilannya.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Machfud Eko Arianto (2021) menunjukkan bahwa nilai *p value* sebesar 0,004 ( $P > 0,05$ ) artinya ada hubungan yang signifikan secara statistik antara masa kerja dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2019 menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dengan praktik keselamatan berkendara

pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang (Adinugroho, 2019).

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk Banda Aceh - Medan di Terminal Santan Kecamatan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar Tahun 2023 dengan *p value* 0,000.

Pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi akan mampu membedakan antara cara mengemudi aman dan yang tidak aman, sehingga kecelakaan dapat dihindari. Pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi akan berusaha menghindari kecelakaan ringan karena mereka sadar bahwa kecelakaan ringan akan menyebabkan kecelakaan berat. Jika pengemudi memiliki pengetahuan yang baik maka mereka akan bertindak positif dan berusaha untuk menghindari kecelakaan. Sebaliknya pengemudi yang memiliki pengetahuan rendah akan cenderung mengabaikan bahaya disekitarnya dan tidak melakukan pekerjaan sesuai prosedur karena ketidaktahuan akan risiko yang diterima (Tarwaka, 2017).

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Machfud Eko Arianto (2021) menunjukkan bahwa nilai Ratio Prevalence (RP) 2,14 dan Confident Interval (CI) 1,21- 3,77 (RP > 1 dan nilai CI tidak mencakup angka satu) yang artinya pengetahuan keselamatan berkendara merupakan faktor risiko terjadinya perilaku keselamatan berkendara sehingga pengemudi dengan pengetahuan keselamatan berkendara rendah memiliki risiko 2,14 kali lebih besar menyebabkan perilaku keselamatan berkendara tidak aman dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi. Nilai *p value* sebesar 0,018 ( $P < 0,05$ ) artinya ada hubungan yang signifikan secara statistik antara pengetahuan keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap.

Hasil penelitian sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2018 yang menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan praktik keselamatan berkendara pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan nilai signifikansi *p-value* sebesar 0,018 (Zulkarnaen, 2018).

## KESIMPULAN

Berdasarkan peran atasan, pelatihan mengemudi, masa kerja dan pengetahuan. Maka peneliti menarik kesimpulan bahwa: (1) Ada hubungan antara peran atasan dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk (*p value* = 0,000), (2) Ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk (*p value* = 0,000), (3) Ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk (*p value* = 0,001), dan (4) Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan mengemudi pada sopir truk (*p value* = 0,000).

## DAFTAR PUSTAKA

- Adinugroho, I. 2019. Pengaruh Faktor Stres dan Motivasi Kerja Terhadap Produktivitas Karyawan di Bank BNI KC Mamuju, (Persero) Tbk. *Forecasting: Jurnal Ilmiah Ilmu Manajemen*, 1(2), 177-192.
- Augustie Adi Yuwono. 2017. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus Di Terminal Tirtonadi. Skripsi FKM UMS.
- Hastuti. 2013. Hubungan Antara Self Regulated Behavior Dengan Unsafe Behavior Pada Sopir Bus Di Kota Semarang. *Journal of Social and Industrial Psychology*. Vol 2 No 1.
- Machfud Eko Arianto. 2021. Pengetahuan Keselamatan Berkendara, Masa Kerja Dan Peran Manajemen Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen Di PT.

- Energi Sukses Abadi Cilacap. Annada - Jurnal Kesehatan Masyarakat.
- Muthia Ayuningtyas. 2016. Faktor – faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving pada Pengemudi Road Tank PT. Pertamina Ep Asset 4 Field Cepu. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, vol. 4, no. 3, pp. 504-513.
- Nurcahyo Adinugroho. 2014. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *JKM-Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Vol. 2 No. 6.
- Palimbong. 2016. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kelelahan Kerja pada Sopir Truk PT. Pertamina (persero) Terminal BBM Makassar. Universitas Hasanuddin.
- Priyatna D.M. 2012. Studi Mengenai Perilaku Berkendara Agresif Dan Faktor Penyebab Pada Sopir Angkutan di Kota Bandung Melalui Pendekatan Deskriptif. [skripsi ilmiah]. Bandung. Fakultas Psikologi Universitas Islam Bandung.
- Putri. 2018. Hubungan Faktor Internal dan Eksternal Pekerja terhadap Kelelahan (Fatigue) pada Operator Alat Besar PT. Indonesia Power Unit Bisnis Pembangkitan Surabaya. Depok. Universitas Indonesia.
- Setiawaty. 2018. Kelelahan Kerja Kronis, Kajian terhadap Kelelahan Kerja, Penyusunan Alat Ukur serta Hubungannya dengan Waktu Reaksi dan Produktivitas Kerja. Yogyakarta. Universitas Gajah Mada.
- Tarwaka. 2017. Ergonomi untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Produktivitas. Surakarta: UNIBA.
- Tendelawa. 2015. Gambaran Pengetahuan Tentang Safety Driving pada Sopir Bus Manado- Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado. [Journal]. Manado. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Samratulangi.
- Zulkarnaen. 2018. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Keselamatan Mengemudi Pada Pengemudi Mobil Skid Tank di PT X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, vol. 6, no. 5, pp. 678 – 686.