

**ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI *SAFETY*
DRIVING PADA PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA TRAYEK
PINANG BARIS – BELAWAN DI KOTA MEDAN**

SKRIPSI

Oleh:

HENRICO FEBRIANSYAH SIMATUPANG

168150039



**PROGRAM STUDI TEKNIK INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2021**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 21/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)21/12/21

LEMBAR PENGESAHAN

Judul Skripsi : Analisis Faktor Yang Mempengaruhi *Safety Driving* Pada
Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan Di
Kota Medan

Nama : Henrico Febriansyah Simatupang

NPM : 168150039

Fakultas / Prodi : Teknik Industri

Disetujui Oleh :

Pembimbing I

Chalis Fajri Hasibuan, ST, M.Sc
NIDN : 0110068801

Pembimbing II

Yudi Daeng Polewangi, ST, MT
NIDN : 0112118503

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik

Dr. Ir. Dina Maizana, MT
NIDN : 0112096601

Ketua Program Studi

Yudi Daeng Polewangi, ST, MT
NIDN : 0112118503

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Henrico Febriansyah Simatupang

NPM : 168150039

Tempat/ Tanggal Lahir : Kayangan, 22 Februari 1997

Dengan ini menyatakan skripsi dengan judul: “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi *Safety Driving* Pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan Di Kota Medan” Merupakan hasil karya tulis saya sendiri adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi saya ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas dan sesuai norma, kaidah dan etika penulisan ilmiah.

Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan jika pernyataan ini tidak sesuai dengan kenyataan, maka saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar Akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lain dengan peraturan yang berlaku, apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.

Medan, 19 Mei 2021



Henrico Febriansyah Simatupang

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai aktivitas Akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hendrico Febriansyah Simatupang

NPM : 168150039

Program Studi : Teknik Industri

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan Ilmu Pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area **Hak Bebas Royalti Noneklusif (Non – Exclusive Royalty – Free Right)** atas karya ilmiah Saya yang berjudul Analisis Faktor Yang Mempengaruhi *Safety Driving* Pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan Di Kota Medan beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan skripsi Saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan
Pada Tanggal : 19 Mei 2021
Yang menyatakan



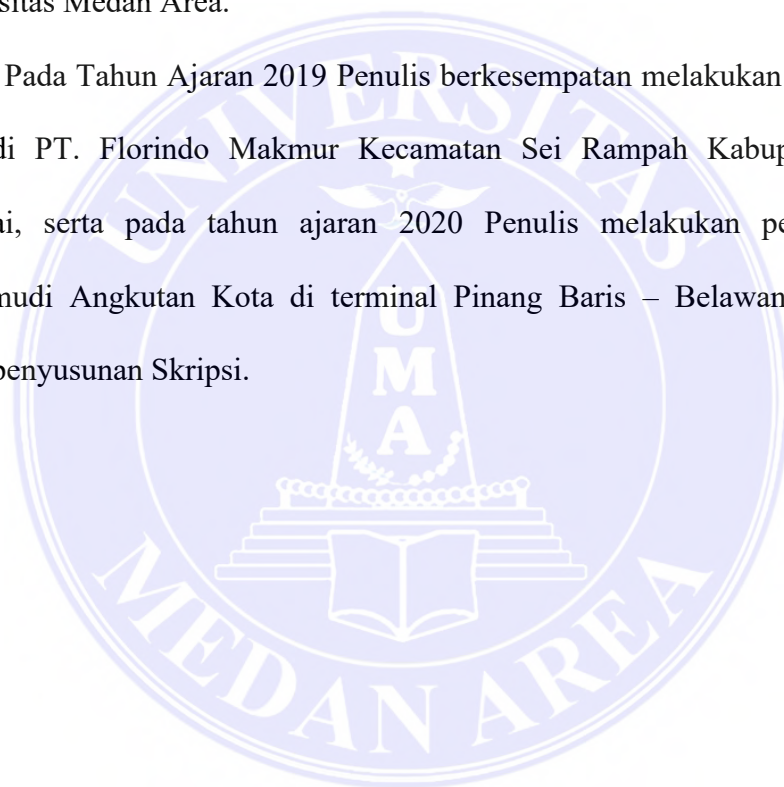
(Hendrico Febriansyah Simatupang)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Kayangan pada Tanggal 22 Februari 1997 dari Ayah Khairul Akmal Simatupang dan Ibu Musliani Penulis merupakan putra kedua (2) dari tiga (3) bersaudara.

Tahun 2015 Penulis lulus dari SMK Teknologi Balam Kabupaten Rokan Hilir dan pada tahun 2016 terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Teknik Industri Universitas Medan Area.

Pada Tahun Ajaran 2019 Penulis berkesempatan melakukan Kerja Praktek (KP) di PT. Florindo Makmur Kecamatan Sei Rampah Kabupaten Serdang Bedagai, serta pada tahun ajaran 2020 Penulis melakukan penelitian pada Pengemudi Angkutan Kota di terminal Pinang Baris – Belawan Kota Medan untuk penyusunan Skripsi.



ABSTRAK

Henrico Febriansyah Simatupang NPM 168150039. Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan Di Kota Medan. Dibimbing oleh Chalis Fajri Hasibuan, ST, M.Sc. dan Yudi Daeng Polewangi ST, MT.

Safety driving merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* di rancang untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia seperti umur, tingkat pendidikan, pengalaman bekerja, dan tentang *safety driving*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengetahui persepsi pengemudi angkutan kota berdasarkan faktor-faktor *safety driving* di trayek Pinang Baris – Belawan di kota Medan. Teknik analisis dan pengolahan data yang digunakan adalah uji validitas, uji reliabilitas, uji normalitas, uji korelasi, uji *mann whitney* dan uji *kruskal wallis*. Setelah dilakukan analisis dan pengolahan data, berdasarkan hasil analisis perhitungan menggunakan uji validitas lebih besar dari nilai r tabel 0,235 yaitu 0,708 yang artinya valid, uji reliabilitas yang seluruh nilainya reliabel karena lebih besar dari 0,60 yaitu 0,921, 0,808, 0,622 dan 0,604 melanjutkan ke uji normalitas, dan seluruh dimensi dinyatakan tidak normal karena seluruh nilai lebih besar dari 0,05 dilanjutkan ke uji korelasi yaitu 0,896, 0,979, dan 0,986 seluruh hasil memiliki hubungan yang kuat, dilanjutkan ke uji *mann whitney* hasil yang di dapat tidak ada yang signifikan untuk seluruh dimensi karena nilai sig lebih besar dari 0,05 dan juga untuk uji *kruskal wallis* hasil yang di dapat tidak ada yang signifikan untuk seluruh dimensi karena nilai sig lebih besar dari 0,05.

Kata Kunci: *Safety Driving, Uji Korelasi, Mann Whitney, Kruskal Wallis*

ABSTRACT

Henrico Febriansyah Simatupang. 168150039. "The Analysis of Factors Affecting Safety Driving on Public Transportation Drivers on the Pinang Baris - Belawan Route in Medan City". Supervised by Chalis Fajri Hasibuan, S.T., M.Sc. and Yudi Daeng Polewangi S.T., M.T.

Safety driving is the basis for further driving training that pays attention to the driver and passengers' safety. Safety driving is designed to increase the driver's awareness of all the possibilities that occur during driving. Safety driving is influenced by several factors including human factors such as age, education level, work experience, and safety driving. This study aimed to analyze and determine the perceptions of public transportation drivers based on safety driving factors on the Pinang Baris - Belawan route in Medan City. The analysis and data processing techniques used were validity test, reliability test, normality test, correlation test, Mann Whitney test, and Kruskal Wallis test. After analyzing and processing data, based on the results of the calculation analysis using a validity test greater than the r table value of 0.235, namely 0.708, which meant it was valid, the reliability test whose entire value was reliable because it was greater than 0.60 that was 0.921, 0.808, 0.622 and 0.604 continues to normality test, and all dimensions were declared abnormal because all values greater than 0.05 were continued to the correlation test, namely 0.896, 0.979, and 0.986, all of the results had a strong relationship, continued to the Mann Whitney test, the results obtained were not significant for all dimensions because the sig value was greater than 0.05 and also for the Kruskal Wallis test the results obtained were not significant for all dimensions because the sig value was greater than 0.05.

Keywords: Safety Driving, Correlation Test, Mann Whitney, Kruskal Wallis



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberi saya kemudahan sehingga saya dapat menyelesaikan Skripsi dengan Judul Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi *Safety Driving* Pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan di Kota Medan dengan baik. Tanpa pertolongannya tentu saya tidak akan sanggup menyelesaikan Skripsi ini dengan baik. Shalawat serta salam kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang kita nantikan safa'atnya di akhir nanti.

Penulisan Skripsi ini adalah syarat untuk mahasiswa dalam menyelesaikan studinya di Fakultas Teknik Program Studi Teknik Industri Universitas Medan Area. Pada saat Penyelesain Skripsi ini, penulis telah banuak memperoleh banyak bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

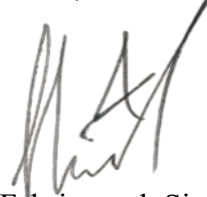
1. Ayah dan Mama tercinta yang telah memberi dukungan baik secara moril maupun materil dan do'a yang tak henti-henti, abang - adik serta seluruh keluarga terkasih yang saya sayangi.
2. Ibu Dr. Ir. Dina Maizana, MT., selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Medan Area.
3. Bapak Yudi Daeng Polewangi ST, MT., selaku Ketua Program Studi Teknik Industri dan juga selaku pembimbing II
4. Bapak Chalis Fajri Hasibuan, ST, M.Sc., selaku pebimbing I

5. Seluruh dosen dan Staf Fakultas Teknik yang telah banyak memberikan bantuan kepada penulis.
6. Keluarga dan teman teman seangkatan yang saya sayangi yang selalu memberikan dukungan dan mengingatkan kembali ketika saya lalau dan putus asa.
7. Abangda dan Kakanda alumni Teknik Industri Universitas Medan Area yang telah memberikan dukungan Penulis.
8. Ning Putri Nurida Hayani Barus yang selalu mensupport dan penyemangat untuk menyelesaikan pendidikan S1 di Universitas Medan Area.

Penulis hanya dapat memohon kepada Allah SWT agar semua kebaikan dan ketulusan pihak-pihak yang di maksud mendapat balasan kebaikan dariNya, Amin.

Penulis Mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempurnaan Skripsi ini. Akhirnya kepada Allah SWT lah kita berserah diri. Semoga Skripsi ini dapat berguna bagi penulis dan pembaca yang memerlukannya.

Medan, 19 Mei 2021



(Hendrico Febriansyah Simatupang)

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I : PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan Penelitian.....	3
1.4. Manfaat Penelitian.....	3
1.5. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Definisi <i>Safety Driving</i>	6
2.2. Manfaat <i>Safety Driving</i>	8
2.2.1. Faktor-Faktor Dalam <i>Safety Driving</i>	8
2.3. Faktor Resiko Terjadinya Perilaku <i>Safety Driving</i>	11
2.4. Kecelakaan Lalu Lintas.....	12
2.4.1. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan.....	12
2.5. Perilaku.....	14
2.5.1. Pengertian Perilaku.....	14
2.5.2. Faktor Penentu Perilaku.....	15
2.6. Metode Analisis Kuantitatif.....	16
2.6.1. Definisi Analisis Data.....	16

2.6.2. Analisis Data Kuantitatif.....	17
2.6.3. Analisis Deskriptif.....	18
2.6.4. Menetapkan Program <i>Software</i>	19
2.6.5. Analisis Skala <i>Likert</i>	19
2.6.6. Uji Validitas.....	20
2.6.7. Uji Reliabilitas.....	21
2.6.8. Uji Korelasi.....	22
2.6.9. Uji <i>Mann Whytney</i>	22
2.6.8. Uji <i>Kruskall Wallis</i>	23
BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	24
3.2. Sumber Data dan Jenis Penelitian.....	24
3.2.1. Sumber Data.....	24
3.2.2. Jenis Penelitian.....	25
3.3. Variabel Penelitian.....	26
3.4. Kerangka Berpikir.....	26
3.5. Teknik Pengumpulan Data.....	27
3.5.1. Pengolahan Data.....	29
3.5.2. Study Literatur.....	30
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	32
4.2. Pengumpulan Data.....	32
4.2.1. Data Kuesioner <i>Safety Driving</i>	33
4.3. Data Uji Statistik.....	38

4.3.1. Data Uji Korelasi.....	38
4.3.2. Data Uji Normalitas.....	38
4.3.3. Data Uji <i>Mann Whitney</i>	38
4.3.3.1. Uji <i>Mann Whitney</i> Berdasarkan Status Pengemudi.....	38
4.3.4. Data Uji <i>Kruskal Wallis</i>	39
4.3.4.1. Uji <i>Kruskal Wallis</i> Berdasarkan Umur.....	39
4.3.4.2. Uji <i>Kruskal Wallis</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	39
4.4. Pengolahan Data.....	39
4.4.1. Uji Validitas.....	42
4.4.2. Uji Reliabilitas.....	45
4.4.3. Uji Korelasi.....	47
4.4.4. Uji Normalitas.....	49
4.4.5. Uji <i>Mann Whitney</i>	51
4.4.5.1. Hasil Uji Beda Berdasarkan Status pengemudi.....	52
4.4.6. Uji <i>Kruskal Wallis</i>	53
4.4.6.1. Hasil Uji Beda Berdasarkan Umur.....	54
4.4.6.2. Hasil Uji Beda Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	55
4.4.6.3. Hasil Uji Beda Berdasarkan Pengalaman Bekerja.....	58

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan.....	61
5.2. Saran.....	62

DAFTAR PUSTAKA

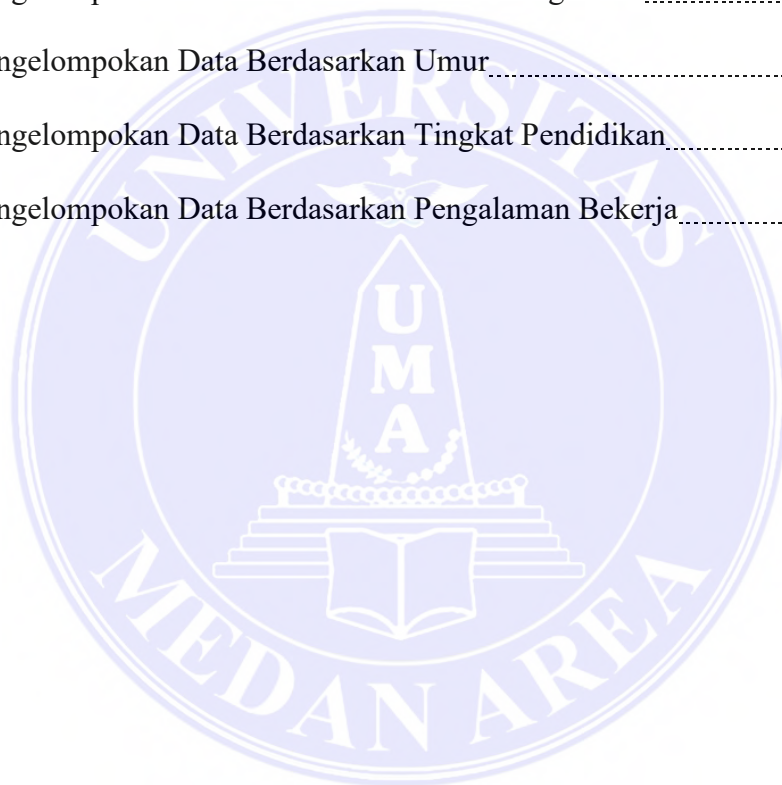
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

3.1. Skala <i>Likert</i>	27
4.1. Rekap Data Kuesioner Tentang Kemampuan Mengemudi.....	36
4.2. Rekap Data Kuesioner Tentang Kondisi Jalan.....	38
4.3. Rekap Data Kuesioner Tentang Kondisi Cuaca.....	40
4.4. Rekap Data Kuesioner Tentang <i>Safety Driving</i>	42
4.5. Uji Validitas Dimensi Kemampuan Mengemudi.....	48
4.6. Uji Validitas Dimensi Kondisi Jalan.....	49
4.7. Uji Validitas Dimensi Kondisi Cuaca.....	50
4.8. Uji Validitas Dimensi <i>Safety Driving</i>	50
4.9. Uji Reliabilitas Per Dimensi.....	52
4.10. Uji Normalitas.....	53
4.11. Uji Korelasi.....	54
4.12. Uji Beda Persepsi Status Pengemudi Per Dimensi.....	55
4.13. Evaluasi Hasil Uji Beda Persepsi Status Pengemudi Per Dimensi.....	55
4.14. Uji Beda Persepsi Kelompok Umur Per Dimensi.....	57
4.15. Evaluasi Hasil Uji Beda Persepsi Kelompok Umur Per Dimensi.....	57
4.16. Uji Beda Persepsi Kelompok Tingkat Pendidikan Per Dimensi.....	59
4.17. Evaluasi Hasil Uji Beda Persepsi Tingkat Pendidikan Per Dimensi.....	59
4.18. Uji Beda Persepsi Kelompok Pengalaman Bekerja Per Dimensi.....	62
4.19. Evaluasi Hasil Uji Beda Persepsi Pengalaman Bekerja Per Dimensi.....	62
4.23. Perbandingan Hasil Uji Pada Setiap Dimensi.....	64

DAFTAR GAMBAR

3.1. Kerangka Berpikir.....	26
3.2. Teknik Pengumpulan Data.....	28
3.3. Blok Diagram Prosedur Pengujian Data.....	33
3.4. Blok Diagram Prosedur Penelitian.....	34
4.1. Pengelompokan Data Berdasarkan Status Pengemudi.....	46
4.2. Pengelompokan Data Berdasarkan Umur.....	46
4.3. Pengelompokan Data Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	47
4.4. Pengelompokan Data Berdasarkan Pengalaman Bekerja.....	47



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi / angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari.

Manusia adalah pengendali atau pengoperasi kendaraan, sehingga baik tidaknya suatu kendaraan melaju tergantung pada manusianya. Faktor perilaku manusia dalam mengendarai kendaraan merupakan salah satu faktor penentu aman atau tidaknya dalam mengemudi. Menurut Luthviatin et al., (2012:73), perilaku adalah bentuk respon atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respon sangat bergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan.

Safety driving merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* di rancang untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia seperti umur, tingkat pendidikan, pengalaman bekerja, dan pengetahuan tentang *safety driving*.

Data Kepolisian RI menyebutkan, pada tahun 2018 dan 2019 tingkat kecelakaan lalu lintas yang di alami oleh pengemudi pengguna jalan rata-rata berumur 16 – 40 tahun, kasus kecelakaan dipicu oleh perilaku kendaraan yang

ugal-ugalan. Selebihnya perpaduan dari aspek manusia lainnya, seperti lengah, mengantuk, serta faktor jalan dan faktor cuaca. berikut data kecelakaan yang terjadi sepanjang tahun 2018 dan 2019 adalah sebagai berikut :

Tabel 1.1. Data Kecelakaan Korlantas Polri

Tahun	2018	2019
Korban Kecelakaan	103.672	107.500
Data Korban Meninggal	27.910	23.530
Data Kerugian Material	Rp. 1.6 Triliun	Rp. 1.9 Triliun

Berdasarkan data yang di dapat dari Korlantas Polri sampai dengan Maret 2018 jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia sudah mencapai angka 24.903 kasus dengan korban meninggal sebanyak 4.954 jiwa. Sedangkan di pulau Sumatera kecelakaan paling banyak terdapat di Provinsi Sumatera Utara 1.717 kasus. Kasus kecelakaan tersebut juga menyebabkan kerugian materil kendaraan mencapai Rp. 276.100.000.000. Pada 2019 tercatat sebanyak 2.135 korban meninggal dunia disebabkan lakalantas. Jumlah itu menurun 11,4 persen dibanding 2018, yakni 1.916. Sedangkan data kecelakaan untuk di wilayah Polrestabes Medan pada tahun 2018 telah terjadi 1.651 kecelakaan dan korban meninggal dunia sebanyak 221 orang, sementara luka berat 874 orang dan luka ringan 1.087 orang dengan kerugian material sebesar Rp. 1.750.515.000.

Sementara kecelakaan yang diakibatkan oleh angkutan kota (angkot) di kota Medan pada tahun 2018 telah terjadi sekitar 206 kecelakaan dan korban meninggal 28 orang, luka berat 110 orang dan luka ringan 136 orang dengan kerugian material sebesar Rp. 218.814.375.

Dari survey awal yang dilakukan peneliti untuk melihat bagaimana praktik mengemudi pengemudi angkutan kota trayek Pinang Baris – Belawan terhadap beberapa pengemudi angkutan kota, yang mana peneliti tertarik memilih trayek tersebut karena terminal Pinang Baris adalah salah satu dari 2 terminal terpadu perhubungan darat di kota Medan. Terminal ini khusus menampung angkutan kota atau bus dalam ataupun luar provinsi yang masuk ke kota Medan dari sebelah barat dalam hal ini terutama angkutan kota dari seluruh wilayah kota Medan dan bus-bus dari Nanggroe Aceh Darussalam. Peneliti telah mengamati secara umum cara mengemudi pengemudi angkutan kota, mereka jauh dari pengertian *safety driving*. Beberapa kesalahan pengemudi adalah berhenti mendadak, menurunkan penumpang di bagian permukaan jalan yang merupakan bagian jalan yang dapat digunakan oleh pengemudi lain, memberhentikan mobil di tikungan, mengemudi secara agresif dan tidak sabaran dan mendahului kendaraan lain dari lajur sebelah kiri.

1.2. Rumusan Masalah

1. Apa saja faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota di Terminal Pinang Baris – Belawan kota Medan?
2. Apa saja persepsi pada pengemudi angkutan kota berdasarkan faktor-faktor *safety driving*?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota di Terminal Pinang Baris – Belawan kota Medan.
2. Mengetahui persepsi pada pengemudi angkutan kota berdasarkan faktor-faktor *safety driving*.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Bagi Masyarakat
Penelitian ini menambah wawasan dan pengetahuan masyarakat tentang pentingnya berperilaku *safety driving* pada saat mengemudi.
2. Bagi Dinas Perhubungan
Diharapkan dengan hasil penelitian ini dapat menjadi kajian evaluasi mengenai penyuluhan tentang pentingnya memperhatikan *safety driving* bagi pengemudi angkutan kota.
3. Bagi Peneliti Lain
Memberikan informasi dan data dasar untuk penelitian selanjutnya tentang analisis faktor yang berhubungan dengan *safety driving* bagi pengemudi angkutan kota (angkot) dipengaruhi oleh umur, tingkat pendidikan, pengalaman bekerja, perilaku *safety driving*, kondisi jalan, dan kondisi cuaca.

4. Bagi Teknik Industri UMA

Sebagai bahan untuk mengetahui gambaran mengenai perilaku *safety driving* pada pengemudi angkutan kota dan diharapkan dapat memberi masukan data dan informasi sebagai bahan pustaka ilmu teknik industri.

1.5. Sistematika Penulisan

1. Bab I pendahuluan meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.
2. Bab II Tinjauan Pustaka meliputi pada landasan teori yang berisikan pada faktor – faktor penting dalam *Safety Driving* tersebut.
3. Bab III Metodologi penelitian meliputi waktu dan lokasi penelitian, bahan serta alat penelitian, jenis dan sumber data, dan metode pengumpulan data.
4. Bab IV Hasil dan pembahasan meliputi metode pengumpulan data, pengolahan data, analisis data, serta evaluasi data.
5. Bab V Kesimpulan dan Saran meliputi kesimpulan dari penelitian ini serta saran dan masukan yang dianggap perlu.

Daftar pustaka berisi seluruh referensi yang digunakan dalam penelitian untuk pembuatan tugas akhir ini. Dan terakhir lampiran yang berisikan data hasil penelitian yang didapatkan dari *safety driving* pada pengemudi angkutan kota.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Definisi *Safety Driving*

Mengemudi (*driving*) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan, baik berupa bus, truk, sepeda motor, ataupun mobil.

Safety diving adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi.

Menurut Bintarto Agung, Presiden direktur Indonesia *Devensive Driving Center* (IDDC), menyatakan bahwa pengemudi *defensif* tidak hanya terampil, tetapi juga mempunyai sikap mental positif yang menjauhkannya dari bahaya di jalan raya (Kompas, 28 Maret 2006).

Masih menurut Bintarto, pengemudi yang baik harus memakai 4 A, yaitu *alertness* (kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), *attitude* (tingkah laku), dan *anticipation* (antisipasi). Seorang pengemudi harus selalu mengharapkan sesuatu yang tidak diharapkan, sehingga akan selalu sadar dan waspada serta berhati-hati dalam bertingkah laku saat mengemudikan kendaraan.

a. *Alertness* (kewaspadaan)

Dengan memiliki keterampilan dalam *safety driving*, pengemudi akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan mobil dan keluar dari kondisi bahaya yang ada pada saat itu, karena dalam *safety driving* juga diajarkan teknik khusus mengenai *over steering*, *under steering*, dan *recovery*. Situasi seperti tergelincir, atau menghindari jalan berbatu terjal memerlukan teknik atau gerakan pengemudi yang khusus, dan ini bukan merupakan bagian yang dipersyaratkan untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi.

b. *Awareness* (kesadaran)

Kesadaran merupakan salah satu aspek dalam *safety driving* agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan / mobil. Sebagai contoh, pada kasus fungsi rem, dimana dalam *safety driving* diajarkan bagaimana meningkatkan insting untuk meraih rem parkir (*parking brake*) atau memindahkan porsneling/gigi (*gear*) tanpa harus kehilangan kendali.

c. *Attitude* (sikap)

Dengan *proactive attitude* (tingkah laku yang lebih gesit) saat berada di belakang kemudi, diharapkan pengemudi dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi lain daripada harus melakukan tindakan yang negatif kepada mereka (pengemudi lain).

d. *Anticipation* (antisipasi)

Salah satu bagian yang penting dalam *safety driving* adalah antisipasi, dimana pengemudi terus menerus mengamati area sekitar, untuk mengetahui adanya potensi bahaya, misalnya pejalan kaki atau pengendara sepeda motor yang tiba-tiba membelok tanpa memberikan tanda, atau bahkan pengendara mobil di

depan yang mabuk, dan tiba-tiba keluar dari jalur lalu lintas. Dalam hal ini *safety driving* mengandung arti mengantisipasi setiap kemungkinan yang akan timbul, dimana kondisi ini sebenarnya tidak pernah diharapkan oleh pengemudi (Wirawan, 2009).

2.2. Manfaat *Safety Driving*

Bagi pengemudi yang menggunakan kendaraan angkutan kota untuk transportasi, keselamatan dalam mengemudi merupakan bagian dari keselamatan kerja. Diperkirakan 9 dari 10 hilangnya waktu yang terjadi karena cedera, mengakibatkan libur kerja, dan tidak terhitung banyaknya supir yang tidak masuk karena harus dirawat anggota keluarganya karena cedera.

Untuk itu pemberian pelatihan mengenai *safety driving* akan sangat berguna untuk meningkatkan kesadaran pengemudi akan pentingnya keselamatan di jalan raya.

2.2.1. Faktor-Faktor Dalam *Safety Driving*

Safety driving sangat berkaitan dengan persiapan (*prepared*) dan kewaspadaan (*alertness*). Oleh karena itu, ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi, beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi, dan hal-hal yang diperhatikan setelah mengemudi.

a. Sebelum Mengemudi

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga pengemudi dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan. Beberapa hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah sebagai berikut:

1. Memanaskan mesin kendaraan sekitar 10-15 menit.
2. Memeriksa ban mobil.
3. Memeriksa kondisi bahan bakar.
4. Memeriksa kondisi oli mesin.
5. Memeriksa kondisi rem sehingga dapat berfungsi dengan baik ketika kendaraan sedang dijalankan.
6. Memeriksa seluruh lampu-lampu kendaraan dan memastikan seluruhnya dapat berfungsi dengan baik.
7. Memeriksa bagian bawah kendaraan, untuk mengetahui adanya kemungkinan adanya kebocoran kecil.
8. Menyiapkan posisi duduk yang tepat.
9. Memastikan kaca spion mobil dalam posisi yang tepat dan dalam keadaan bersih.
10. Mengikat barang-barang yang mungkin bisa terjatuh saat kendaraan di rem mendadak.
11. Selalu menyediakan perlengkapan seperti ban cadangan, dongkrak, dan alat-alat perkakas, untuk mengantisipasi kerusakan ringan di jalan.
12. Menyiapkan surat-surat kendaraan seperti SIM, STNK, dan KTP selalu update dan disimpan di tempat yang mudah untuk ditemukan.
13. Mengenakan sabuk pengaman secara benar

b. Saat Mengemudi

Ketika mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak terpancing dengan situasi di jalan,

misalnya jangan terpancing dengan orang yang memaksa ingin mendahului. Bintarto menyatakan, perbedaan waktu antara mengejar dan tidak mengejar tidak sampai 5 menit. Dengan mengejar, berarti kita sudah merisikokan diri kita kedalam situasi yang berbahaya. Berikut ini adalah hal-hal yang perlu diperhatikan saat mengemudikan kendaraan:

1. Konsentrasi dan ketenangan sangat diperlukan saat mengemudi.
 2. Teknik Olah Kemudi
 3. Pandangan Mata (*Scanning*)
 4. Memberikan kesempatan pada mobil *emergency* seperti ambulans, mobil polisi atau kendaraan lain yang memberikan *signal flashing*, dengan cara mengambil jalur sebelah kiri.
 5. Memperhatikan Kondisi Jalan
 6. Memperhatikan Kondisi Cuaca Kondisi cuaca yang perlu diperhatikan pada saat mengemudi yaitu hujan dan kabut.
 7. Menyalip atau Melewati kendaraan lain
 8. Jarak aman saat beriringan (*Safe Following Distance*)
 9. Jarak aman saat berhenti atau mengerem (*Safe Stopping Distance*)
- c. Setelah Mengemudi

Setelah kendaraan digunakan atau dioperasikan maka kendaraan perlu dirawat (*maintenance*) agar kondisinya tetap baik. Beberapa hal yang perlu diperhatikan setelah menggunakan kendaraan:

1. Memeriksa atau mengecek kembali kondisi mesin kendaraan guna menjaga kondisi mesin agar tetap baik.

2. Mengecek seluruh kondisi ban kendaraan guna memastikan ban dalam kondisi baik.
3. Memeriksa sekeliling bodi kendaraan dan memastikan semuanya dalam kondisi baik.
4. Memeriksa seluruh kondisi bagian dalam mobil dan harus diperhatikan dalam kondisi baik.
5. Kendaraan yang telah digunakan sebaiknya dicuci agar kondisi kendaraan tersebut tetap *fresh*.
6. Sebelum meninggalkan kendaraan pastikan seluruh pintu terkunci agar kendaraan tersebut tetap aman dan menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

2.3. Faktor Resiko Terjadinya Perilaku *Safety Driving*

1. Tingkat Pendidikan

Menurut Green (1980), tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku. Pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap perilaku atau memberikan referensi pribadi dalam pengalaman belajar seseorang. 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 (Hamid, 2008).

Dalam hal ini pendidikan yang dimaksud adalah pendidikan formal yang diperoleh di sekolah. Berdasarkan teori yang ada, dapat disimpulkan bahwa lebih

tinggi tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang untuk lebih baik dan lebih bijak dalam bertindak. Teori tersebut sangat relevan dengan hasil analisis penelitian.

2. Umur

Seiring dengan pertambahan usia terjadi penurunan kondisi fisik dan daya konsentrasi bagi pengemudi yang berpengalaman cukup (Adrianto, 2010). Dalam perkembangannya manusia akan mengalami perubahan baik fisik maupun mental. Pada umumnya pengemudi yang telah berusia tua relatif tenaga fisiknya lebih terbatas dari pada yang masih muda Hal tersebut sangat berpengaruh bagi refleksi pengemudi dalam mengantisipasi setiap bahaya yang ada di jalan raya.

3. Pengalaman Bekerja

Pengalaman mengemudi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah total lamanya responden mulai mengemudikan mobil sampai saat penelitian dilakukan. Mengemudi bukanlah pekerjaan yang hanya menuntut seseorang untuk memiliki pengetahuan dan pengalaman tentang bagaimana semestinya mengemudi, melainkan lebih kepada kesadaran dari pengemudi tersebut untuk selalu waspada dalam menghadapi kondisi yang terjadi di jalan raya.

2.4. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Kecelakaan lalu-lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun *World Health Organization* (WHO).

2.4.1. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan dan cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

1. Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidak tahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

2. Faktor Jalan

Faktor jalan terkait dengan kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah perkotaan, ada tidaknya media jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak/berlubang sangat membahayakan pemakai jalan.

3. Faktor Cuaca

Hari hujan juga mempengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena *wiper* (penghapus kaca) tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan.

2.5. Perilaku

2.5.1. Pengertian Perilaku

Dalam pengertian umum perilaku adalah segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan makhluk hidup dan pada dasarnya perilaku dapat diamati melalui sikap dan tindakan. Namun demikian tidak berarti bahwa perilaku hanya dapat dilihat dari sikap dan tindakannya. Perilaku juga bersifat potensial, yakni dalam bentuk pengetahuan, motivasi dan persepsi (Notoatmodjo, 2003).

Sementara itu Notoatmodjo menyebutkan perilaku sebagai perefleksian faktor-faktor kejiwaan seperti: keinginan, minat, kehendak, pengetahuan, emosi, sikap, motivasi, reaksi sebagainya dan faktor lain seperti: pengalaman, keyakinan, sarana-sarana fisik, masyarakat dan sebagainya (Notoatmodjo, 2003). Perilaku manusia cenderung bersifat holistik (menyeluruh). Hal ini dapat diartikan bahwa sulit untuk dibedakan yang mana faktor yang mempengaruhi dan berkontribusi dalam pembentukan perilaku manusia.

2.5.2. Faktor Penentu Perilaku

Meskipun perilaku adalah bentuk *respons* atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respons

sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti bahwa meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun respon tiap-tiap orang berbeda. Faktor-faktor yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Faktor internal

Yaitu karakteristik orang yang bersangkutan yang bersifat bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin, dan sebagainya.

2. Faktor eksternal

Yaitu lingkungan, baik lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, politik, dan sebagainya. Faktor lingkungan ini sering merupakan faktor yang dominan mewarnai perilaku seseorang. (Notoatmodjo, 2003).

2.6. Metode Analisis Kuantitatif

2.6.1. Definisi Analisis Data

Kata *analysis* berasal dari bahasa Greek (Yunani) terdiri dari kata “*ana*” dan “*lysis*”. *Ana* artinya atas (*above*), *lysis* artinya memecahkan atau menghancurkan. Secara definitif ialah agar data bisa dianalisis maka data tersebut harus dipecah dahulu menjadi bagian-bagian kecil menurut elemen atau struktur, kemudian menggabungkannya bersama untuk memperoleh pemahaman yang baru.

Analisa data merupakan proses paling vital dalam sebuah penelitian. Hal ini berdasarkan argumentasi bahwa dalam analisa inilah data yang diperoleh peneliti bisa diterjemahkan menjadi hasil yang sesuai dengan Kaidah

ilmiah. Analisis data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian. Atau definisi lain dari analisis data yaitu kegiatan yang dilakukan untuk mengubah data hasil dari penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan dalam mengambil kesimpulan.

Menurut Biklen dan Bogdan, pengertian analisis data adalah proses pencarian dan penyusunan data yang sistematis melalui transkrip wawancara dan catatan lapangan, serta dokumentasi yang secara akumulasi menambah pemahaman peneliti terhadap yang ditemukan.

Pengertian analisis data menurut Spradley adalah pengujian sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian-bagiannya, hubungan diantara bagian-bagian dan hubungan bagian-bagian itu dengan keseluruhan.

Menurut Nasution, pengertian analisis data adalah proses penyusunan data agar dapat ditafsirkan. Menyusun data berarti bahwa menggolongkannya di dalam pola atau tema. Tafsiran atau interpretasi artinya memberikan makna terhadap analisis, menjelaskan kategori atau pola, serta mencari hubungan antara berbagai konsep.

2.6.2. Analisis Data Kuantitatif

Ciri analisis kuantitatif adalah selalu berhubungan dengan angka, baik angka yang diperoleh dari pencacahan maupun perhitungan. Data yang telah diperoleh dari pencacahan selanjutnya diolah dan disajikan dalam bentuk yang lebih mudah dimengerti oleh pengguna data tersebut. Sajian data kuantitatif

sebagai hasil analisis kuantitatif dapat berupa angka-angka maupun gambar-gambar grafik.

Ada tiga hal pokok yang harus dilakukan oleh peneliti saat melakukan pengolahan data kuantitatif, yakni pertama, memilih teknik statistik mana yang tepat dan sesuai dengan tujuan penelitian. Kedua, mempersiapkan dan memilih *software* bila pengolahan data dilakukan secara elektronik. Ketiga, melaksanakan langkah-langkah pengolahan.

2.6.3. Analisis Deskriptif

Statistik deskriptif dapat membantu menggambarkan hasil pengumpulan data dengan cara :

1. Central Tendency

Mean merupakan nilai rata-rata yang diperoleh dari pembagian jumlah semua nilai dari anggota populasi dengan jumlah anggota populasi. Lazimnya digunakan untuk data interval atau rasio.

Median adalah titik tengah dari nilai-nilai setelah diurut dari yang terkecil sampai yang terbesar. Lazimnya digunakan untuk data ordinal.

Modus adalah nilai pengamatan yang paling sering muncul dari rentetan data yang terkumpul. Modus banyak digunakan untuk data nominal.

2. Variabilitas

Merupakan derajat penyebaran nilai-nilai variabel dari suatu tendensi sentral dalam suatu distribusi.

Range adalah jarak antara nilai yang tertinggi dengan nilai yang terendah.

Rumus $R = X_t - X_r$

Dimana:

$R = \text{range}$

$X_t = \text{Nilai tertinggi}$

$X_r = \text{Nilai terendah}$

Standar deviasi atau yang lebih dikenal dengan simpangan baku adalah akar kuadrat dari varian (nilai-rata-rata nilai). Bilangan tersebut dipergunakan untuk mengetahui nilai *ekstrem* suatu data.

2.6.4. Menetapkan Program Software

Software statistik adalah sebuah program pengolah data statistik yang berfungsi untuk mempermudah proses pengolahan data untuk keperluan penelitian kuantitatif. Pemahaman metodologi penelitian yang baik tanpa dukungan dengan penguasaan *software* statistik sebagai alat bantu olah data tentu saja menjadi sangat kurang efektif. Program *software* yang banyak digunakan saat ini antara lain program *Statistic Package for the Social Sciences* (SPSS), *Linear Structural Relationship* populer dikenal dengan LISREL, *Statistical Analysis System* (SAS), atau SEM, AMOS, Minitab.

2.6.5. Analisis Skala Likert

Skala likert adalah skala pengukuran yang dikembangkan oleh *Likert* (1932). Skala *likert* mempunyai empat atau lebih butir-butir pertanyaan yang dikombinasikan sehingga membentuk sebuah skor/nilai yang merepresentasikan sifat individu, misalkan pengetahuan, sikap, dan perilaku. Dalam proses analisis data, komposit skor, biasanya jumlah atau rata-rata, dari semua butir pertanyaan dapat digunakan. Penggunaan jumlah dari semua butir pertanyaan valid karena setiap butir pertanyaan adalah indikator dari variabel yang direpresentasikannya.

Disisi lain, tipe/format data *likert* adalah satu pertanyaan yang berdiri sendiri yang menggunakan format jawaban seperti pada skala *likert*. Jika seorang peneliti menggunakan butir pertanyaan yang banyak tetapi berdiri sendiri (bukan merupakan suatu indikator dari sifat tertentu misalkan sikap, kebiasaan atau pengetahuan), maka peneliti tersebut tidak dapat menggabungkan nilai dari jawaban tiap pertanyaan.

Skala *Likert* digunakan untuk mengukur perilaku, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian ini skala likert digunakan untuk perilaku dan persepsi pengemudi angkutan kota dalam menerapkan *safety driving*.

2.6.6. Uji Validitas

Validitas merupakan adalah suatu alat ukur yang dapat mengukur apa yang ingin diukur. Jadi dapat dikatakan semakin tinggi validitas suatu alat ukur, maka alat ukur tersebut semakin mengenai sasarannya, atau semakin menunjukkan apa yang seharusnya diukur. Suatu instrumen ukur dapat dikatakan mempunyai validitas tinggi apabila instrumen ukur tersebut menjalankan fungsi ukurnya, atau memberikan hasil ukur yang sesuai dengan makna dan tujuan pengukuran tersebut. Jika peneliti menggunakan kuisioner dalam pengumpulan data penelitian maka butir-butir yang disusun pada kuisioner tersebut merupakan instrumen (alat) ukur yang harus mengukur apa yang menjadi tujuan penelitian. Pengujian validitas dapat menggunakan persamaan korelasi *Product Moment*, dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Validitas : } r = \frac{n(\sum XY) - (\sum X \sum Y)}{\sqrt{[n \sum X^2 - (\sum X)^2] [n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Angka korelasi yang diperoleh harus dibandingkan dengan angka kritik tabel

korelasi nilai r . Angka kritik dapat dilihat pada baris $N-2$ pada taraf signifikansi 5% atau 1%. Jika angka korelasi yang diperoleh lebih besar daripada angka kritik maka pernyataan tersebut signifikan. Sedangkan bila angka korelasi yang diperoleh bertentangan dengan pernyataan lainnya sehingga tidak valid (tidak signifikan).

2.6.7. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah hasil yang digunakan untuk menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran relatif konsisten apabila pengukuran pada gejala yang sama diulang dua kali atau lebih. Dengan kata lain reliabilitas adalah gejala indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya/diandalkan.

Dalam buku (Joko Widiyanto, 2010:43), menjelaskan bahwa dasar pengambilan keputusan dalam uji Reliabilitas adalah sebagai berikut: .

1. Jika nilai *Cronbach Alpha* > r tabel maka kuisioner dinyatakan reliabel.
2. Jika nilai *Cronbach Alpha* < r tabel maka kuisioner dinyatakan tidak reliabel.

Reliabilitas dapat diperoleh dengan menggunakan rumus *Alpha Cronbach*, yaitu:

$$\text{Reliabilitas} : a = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

Dimana:

A = koefisien reliabilitas

K = banyaknya butir yang valid

$\sum S_i^2$ = varians total butir pertanyaan

S_t^2 = total varian

2.6.8. Uji Korelasi

Korelasi adalah hubungan timbal-balik, yaitu saling berkaitnya secara relatif teratur dua gejala atau lebih dari dua gejala. Jika ada dua gejala yang berjalan sejajar atau saling berhubungan, maka korelasi antara dua gejala tersebut disebut korelasi positif. Sebaliknya adalah korelasi yang negatif akan bertambah besar/luasnya satu gejala menyebabkan makin bertambah kecil atau sempitnya gejala lain yang berkaitan dengannya. Jika tidak terdapat sama sekali korelasi antara beberapa gejala, maka gejala-gejala itu bebas merdeka, berdiri sendiri-sendiri dan tidak ada hubungan antara satu dengan lainnya.

Koefisien korelasi selalu bergerak (bervariasi) antara angka 0,000 sampai + 1,000, yaitu koefisien korelasi positif. Sedangkan dari 0,000 sampai -1,000 menunjukkan korelasi yang negatif. Untuk menentukan apakah korelasi cukup tinggi atau tidak nya, maka dapat dipakai pedoman sebagai berikut:

1. Koefisien 0,70 hingga 1,000 (plus atau minus) menunjukkan adanya tingkat asosiasi yang tinggi antara gejala-gejala atau seri gejalanya.
2. Jika koefisien itu lebih besar dari pada 0,400 namun lebih kecil dari pada 0,700 maka terdapat relasi yang cukup erat.
3. Jika koefisien lebih besar dari pada 0,200 namun lebih rendah dari 0,400 maka terdapat korelasi yang rendah.
4. Jika koefisien lebih rendah dari 0,200 maka korelasinya dapat diabaikan saja.

2.6.9. Uji *Mann Whitney*

Uji *Mann Whitney* adalah uji dua sampel bebas pada statistik non parametrik mempunyai tujuan yang sama dengan uji t pada statistik parametrik, yakni ingin mengetahui apakah sampel yang bebas berasal dari populasi yang

sama. ‘Bebas’ atau independen berarti dua sampel tersebut tidak tergantung satu dengan yang lain. Seperti sampel sikap wanita, di mana tidak mungkin seseorang pada saat bersamaan menjadi pria dan wanita sekaligus. Atau jumlah mesin di tempat A dan di tempat B, di mana tidak mungkin sebuah Mesin pada saat bersamaan ada di tempat A dan B. Pada metode Statistik Parametrik, uji perbedaan dua sampel dilakukan menggunakan uji t. Hanya uji t mensyaratkan data bertipe Interval atau Rasio, serta data mengikuti distribusi normal atau dianggap normal. Jika salah satu syarat tersebut tidak terpenuhi, yakni :

1. Data bertipe Nominal atau Ordinal.
2. Data bertipe Interval atau Rasio, namun berdistribusi normal.

Maka uji t harus diganti dengan uji statistik non parametrik yang khusus digunakan untuk dua sampel bebas.

2.6.10. Uji *Kruskal Wallis*

Uji *Kruskal Wallis* adalah uji sampel bebas yang akan menguji lebih dari dua sampel yang bersifat bebas satu dengan yang lain, apakah sampel – sampel tersebut berasal dari populasi yang sama, maka rata – rata ke-n sampel tersebut tentu relatif sama atau tidak berbeda secara signifikan. Jika data adalah parametrik (data tipe interval atau rasio serta distribusi data normal), maka bisa dilakukan uji F atau ANOVA. Namun, jika salah satu persyaratan berikut tidak terpenuhi :

1. Data bertipe nominal atau ordinal.
2. Data bertipe interval atau rasio, namun tidak berdistribusi normal maka bisa dilakukan uji statistik non parametrik untuk sampel lebih dari dua (n sampel yang bisa saja tiga, empat, lima sampel dan bahkan lebih dari itu).

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Pinang Baris – Belawan (Dinas Perhubungan) jalan TB. Simatupang, Kecamatan Medan Sunggal kota Medan. Dan penelitian dilakukan dalam masa waktu satu bulan terhitung mulai bulan Agustus sampai bulan September tahun 2020.

3.2 Sumber Data dan Jenis Penelitian

3.2.1 Sumber Data

Menurut Sugiono (2012:193) jenis data dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu :

1. Data primer

Data primer diperoleh dengan menggunakan kuesioner dan wawancara. Sebelum dipergunakan, dilakukan uji coba kuesioner terlebih dahulu kepada beberapa supir, dengan tujuan untuk mengetahui apakah daftar pertanyaan yang ada pada kuesioner dapat dipahami atau tidak. Dan untuk selanjutnya kuesioner diberikan keseluruhan pengemudi angkutan kota (angkot). Kuesioner tersebut di *design* dengan menggunakan skala *likert*.

2. Data Sekunder

Data sekunder data yang berupa data pendukung yang meliputi *maintenance* kendaraan, klaim asuransi *report*, dan kejadian kasus *accident* (kecelakaan) / *incident* (kejadian), serta daftar pelatihan bagi pengemudi mengenai *safety driving*.

3.2.2. Jenis Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif yaitu menjelaskan antara variabel bebas dengan variabel terikat melalui pengujian hipotesa yang dirumuskan. Kemudian melakukan metode survey menggunakan pendekatan *cross sectional* yaitu dengan cara observasi atau pengukuran terhadap variabel pada satu waktu tertentu. tiap subjek hanya di observasi satu kali dan pengukuran variabel subjek dilakukan saat pemeriksaan.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi angkutan kota trayek Pinang Baris - Belawan dan populasi target berjumlah 230 orang, yaitu 140 supir 1 dan 90 orang supir 2 (supir serap) dengan kriteria berumur antara 18 - 60 tahun.

Dalam penelitian ini, teknik pengambilan sampel yang dilakukan penulis yaitu dengan cara menggunakan rumus Slovin yaitu :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan :

n : jumlah sampel

N : jumlah populasi

e : error margin

$$\begin{aligned} n &= \frac{N}{1 + Ne^2} \\ &= \frac{230}{1 + (230)(0,1)^2} \\ &= \frac{230}{1 + (230)(0,01)} \\ &= \frac{230}{1 + 2,3} \\ &= \frac{230}{3,3} \end{aligned}$$

= 69,69 = 70 responden

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka sampel yang diambil dalam penelitian ini sebanyak 70 orang, yaitu 40 orang supir 1 dan 30 orang supir serap.

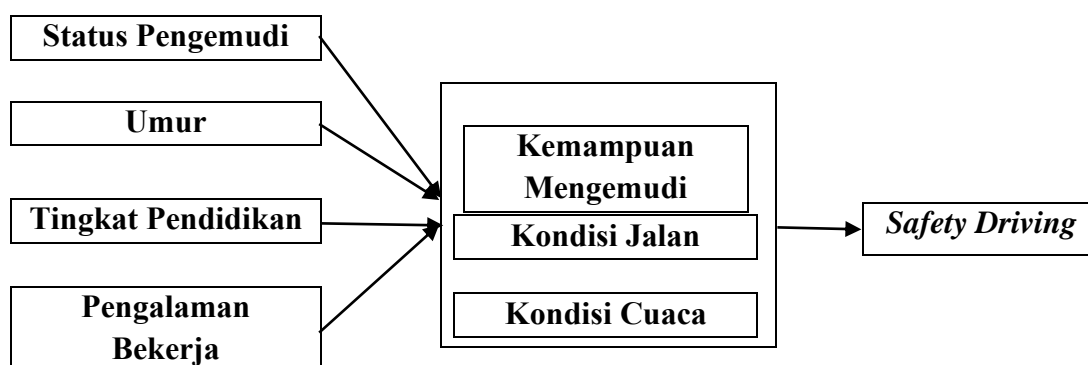
3.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah objek penelitian yang menjadi titik perhatian penelitian. Dalam penelitian ini yang menjadi variabel adalah sebagai berikut:

1. Variabel Dependen adalah variabel terikat yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah *safety driving*.
2. Variabel Independen adalah variabel bebas yang dapat mempengaruhi variabel dependen baik secara positif dan negatif. Adapun variabel independen pada penelitian ini yaitu: kemampuan mengemudi, kondisi jalan dan kondisi cuaca.
3. Variabel Perancu (*Confounding Variable*) adalah variabel yang berhubungan antara variabel bebas dan variabel terikat, tetapi bukan variabel antara. Variabel perancu pada penelitian ini adalah status pengemudi, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman bekerja,

3.4. Kerangka Berpikir

Berdasarkan teori tersebut, maka terbentuklah sebuah kerangka berpikir tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving*.



Gambar 3.1 Kerangka Berpikir

Keterangan gambar kerangka berpikir:

Kotak yang berada di sebelah kiri tanda panah adalah variabel perancu, kotak yang berada di tengah tanda panah adalah variabel independen, sedangkan kotak yang berada di sebelah kanan tanda panah adalah variabel dependen. Variabel dependen penelitian ini adalah *safety driving*, sedangkan variabel independen pada penelitian ini adalah kemampuan mengemudi, kondisi jalan dan kondisi cuaca dan variabel perancu pada penelitian ini adalah status mengemudi, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman bekerja.

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penulisan laporan dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Metode Angket (Kuesioner)

Kuesioner merupakan Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner yang digunakan oleh peneliti sebagai instrument penelitian, metode yang digunakan adalah kuesioner tertutup.

Instrument kuesioner harus di ukur validitas dan reliabilitas datanya sehingga penelitian tersebut menghasilkan data yang valid dan reliabel. Instrument

yang valid berarti instrument tersebut dapat dipergunakan untuk mengukur apa yang seharusnya di ukur, sedangkan instrument yang reliabel adalah instrument yang apabila digunakan berapa kali untuk mengukur objek yang sama akan menghasilkan data yang sama pula. Instrument yang digunakan untuk mengukur variabel penelitian ini dengan menggunakan skala likert dari jawaban responden berupa pilihan dari lima (5) alternative yang ada, yaitu:

Tabel 3.1. Skala Likert

No	Simbol	Keterangan	Skor
1	SS	Sangat Setuju	5
2	S	Setuju	4
3	N	Netral	3
4	TS	Tidak Setuju	2
5	STS	Sangat Tidak Setuju	1

Sumber : Riduwan (2009:88)

2. Wawancara

Metode ini dilakukan dengan tanya jawab secara langsung kepada bagian-bagian yang terkait dengan pihak lain yang berkompeten untuk menanyakan beberapa pertanyaan yang terkait dengan masalah mengenai *safety driving*.

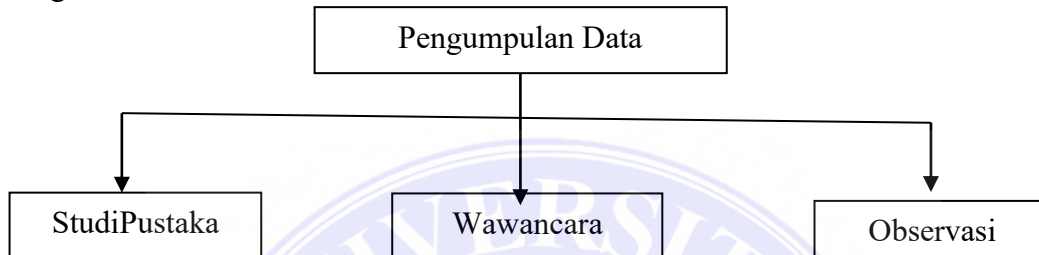
3. Observasi

Pengumpulan data dengan cara melakukan penelitian secara langsung di terminal Pinang Baris - Belawan, mulai dari jam kerja, waktu tempuh sekali keberangkatan, kondisi cuaca, perilaku pengemudi dan memberikan kuesioner kepada masing-masing pengemudi angkutan kota.

4. Studi Pustaka

Pengumpulan data dengan cara mempelajari buku literatur, laporan-laporan dan hasil penelitian yang telah dilakukan terdahulu yang berhubungan dengan masalah penelitian.

Adapun gambar bagan teknik pengumpulan data dapat dilihat pada gambar 3.2 dibawah ini.



Gambar 3.2 Teknik Pengumpulan Data

3.5.1. Pengolahan Data

1. Uji Validitas dan Reliabilitas Kuisioner

Langkah pertama adalah Uji validitas dan reliabilitas kuisioner. Tujuan dari pengujian ini adalah untuk memastikan bahwa kuisioner yang digunakan telah valid dan reliabel agar dapat dilakukan analisis selanjutnya. Pengujian validitas dapat menggunakan persamaan kolerasi *Product moment*, dengan rumus sebagaai berikut:

$$Validitas : r = \frac{n(\sum XY) - (\sum X \sum Y)}{\sqrt{[n \sum X^1 - (\sum X)^2] [n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Sedangkan uji reliabilitas dapat diperoleh dengan menggunakan rumus Alpha Cronbach, yaitu:

$$Reliabilitas : a = \left[\frac{k}{k - 1} \right] \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

2. Uji Normalitas Data

Uji Normalitas adalah pengujian data untuk melihat apakah nilai residual berdistribusi normal atau tidak (Imam Ghazali, 2011 : 29). Data yang berdistribusi

normal akan memperkecil kemungkinan terjadinya bias. Dalam penelitian ini, untuk mengetahui kenormalan distribusi data menggunakan *Kolmogorov-Smirnov* dan *Shapiro-Wilk*.

a. Hipotesis

H_0 : data *income* berdistribusi normal

H_a : data *income* tidak berdistribusi normal

b. Dasar pengambilan keputusan

Dengan melihat angka probabilitas, dengan ketentuan:

1) Probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima

2) Probabilitas $< 0,05$ maka H_0 ditolak

3. Uji Korelasi

Pengujian ini bertujuan untuk mengukur kekuatan dan arah hubungan linear dari dua variabel. Dan proses dari analisis pengambilan keputusan data adalah sebagai berikut:

a. Hipotesis

H_0 : tidak ada hubungan antara kemampuan mengemudi, kondisi jalan dan kondisi cuaca dengan *safety driving*.

H_a : ada hubungan antara kemampuan mengemudi, kondisi jalan dan kondisi cuaca dengan *safety driving*.

b. Dasar pengambilan keputusan

Dengan melihat angka probabilitas, dengan ketentuan:

1) Probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima

2) Probabilitas $< 0,05$ maka H_0 ditolak

4. Uji *Mann Whitney*

Pengujian ini bertujuan untuk melihat apakah terdapat perbedaan antara dua buah sample yang independent dan dalam penelitian ini yang menjadi objek

pengujian *mann whitney* adalah:

1. Hipotesis.

H_0 : Adanya persamaan persepsi antara supir 1 dan supir serap pada penerapan iklim keselamatan diri sendiri, pengemudi lain dan penumpang.

H_a : Tidak adanya persamaan persepsi antara supir 1 dan supir serap pada penerapan iklim keselamatan diri sendiri, pengemudi lain dan penumpang.

2. Dasar pengambilan keputusan

Dengan membandingkan angka z hitung dengan r tabel:

Jika z hitung $<$ z tabel, maka H_0 diterima.

Jika z hitung $>$ z tabel, maka H_0 ditolak.

Dengan melihat angka probabilitas, dengan ketentuan :

Probabilitas $>$ 0,05 maka H_0 diterima.

Probabilitas $<$ 0,05 maka H_0 ditolak.

5. Uji *Kruskal Wallis*

Pengujian ini bertujuan untuk melihat apakah terdapat perbedaan antara 2 buah sampel atau lebih yang independent dan dalam penelitian ini yang menjadi objek pengujian *Kruskal Wallis* adalah:

a. Umur

1. 16 – 25 tahun

2. 26 – 35 tahun

3. 36 – 45 tahun

4. 46 – 55 tahun

5. $>$ 56 tahun

Dimana proses pengambilan keputusan sebagai berikut:

1. Hipotesis

H_0 : penerapan iklim keselamatan kerja di trayek Pinang Baris – Belawan untuk klasifikasi umur tidak ada perbedaan yang signifikan.

H_a : penerapan iklim keselamatan kerja di trayek Pinang Baris – Belawan untuk klasifikasi umur ada perbedaan yang signifikan.

2. Dasar pengambilan keputusan

Dengan melihat angka probabilitas, dengan ketentuan:

Probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima.

Probabilitas $< 0,05$ maka H_0 ditolak.

b. Pendidikan

SD, SMP, SMA dan Perguruan Tinggi, dimana proses pengambilan keputusan sebagai berikut:

1. Hipotesis

H_0 : penerapan iklim keselamatan kerja di trayek Pinang Baris – Belawan untuk klasifikasi tingkat pendidikan tidak ada perbedaan yang signifikan.

H_a : penerapan iklim keselamatan kerja di trayek Pinang Baris – Belawan untuk klasifikasi tingkat pendidikan ada perbedaan yang signifikan.

2. Dasar pengambilan keputusan

Dengan melihat angka probabilitas, dengan ketentuan:

Probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima.

Probabilitas $< 0,05$ maka H_0 ditolak.

c. Pengalaman Bekerja

< 5 tahun, $6 - 10$ tahun, $11 - 15$ tahun, $16 - 20$ tahun, $21 - 25$ tahun dan > 26 tahun. Dimana proses pengambilan keputusan sebagai berikut:

1. Hipotesis

H_0 : penerapan iklim keselamatan kerja di trayek Pinang Baris – Belawan

untuk klasifikasi pengalaman bekerja tidak ada perbedaan yang signifikan.

H_a : penerapan iklim keselamatan kerja di trayek Pinang Baris – Belawan

untuk klasifikasi pengalaman bekerja ada perbedaan yang signifikan.

2. Dasar pengambilan keputusan

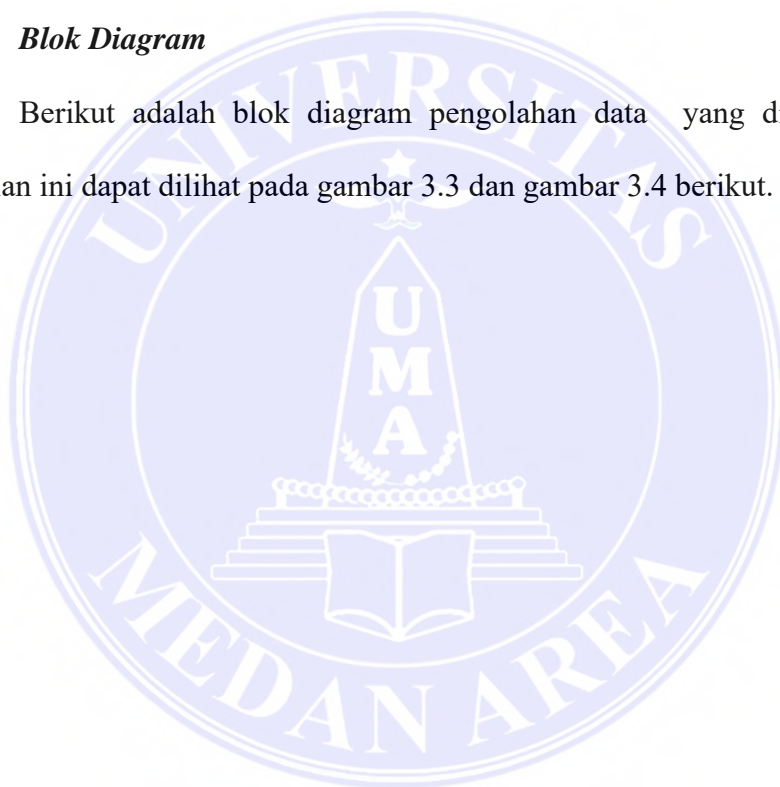
Dengan melihat angka probabilitas, dengan ketentuan:

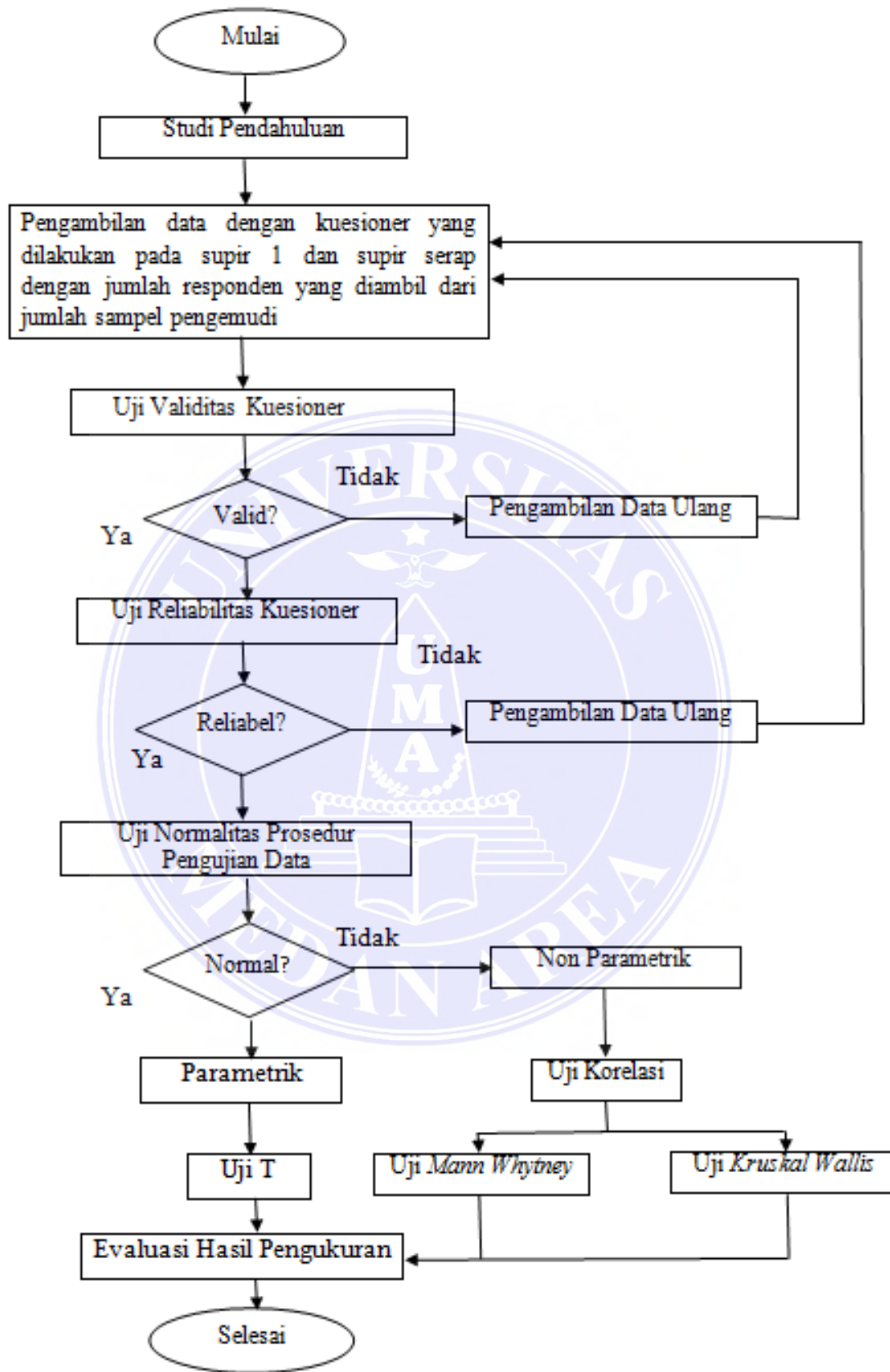
Probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima.

Probabilitas $< 0,05$ maka H_0 ditolak.

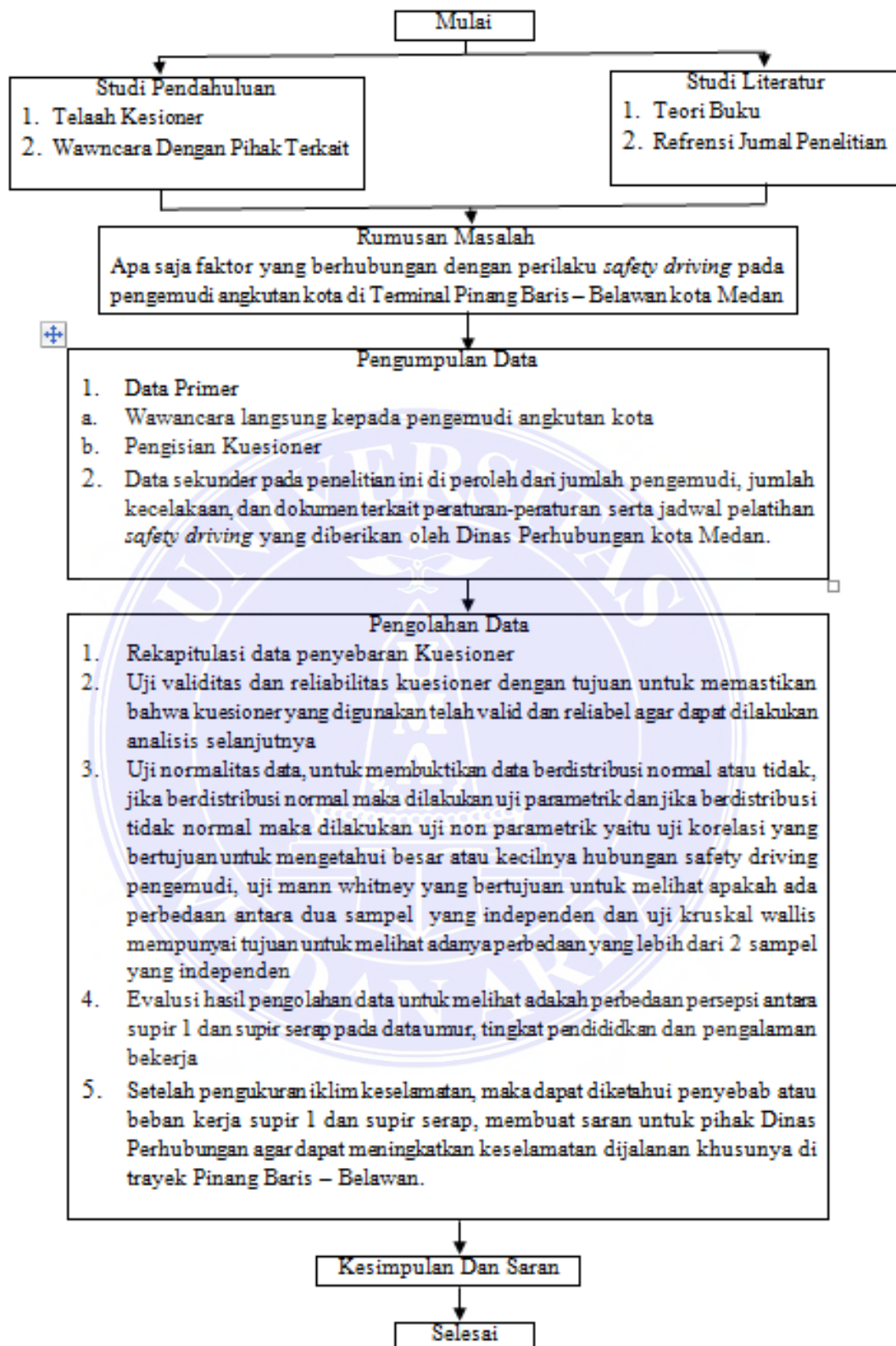
3.6. *Blok Diagram*

Berikut adalah blok diagram pengolahan data yang dilakukan pada penelitian ini dapat dilihat pada gambar 3.3 dan gambar 3.4 berikut.





Gambar 3.3. Blok Diagram Prosedur Pengujian Data



Gambar 3.4. Blok Diagram Prosedur Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat di ambil dari penelitian di Terminal Terpadu Pinang Baris (TTPB) di kota Medan antara lain sebagai berikut:

1. Analisis faktor korelasi yang mempengaruhi *safety driving* menunjukkan hasil pengujian korelasi untuk semua dimensi. Karena r hitung atau *pearson korelations* dalam analisis ini bernilai positif seperti kemampuan mengemudi, kondisi jalan dan kondisi cuaca, itu artinya hubungan antara masing-masing variabel tersebut bersifat signifikan dengan kata lain semakin meningkatnya pengetahuan kemampuan mengemudi, pengetahuan tentang kondisi jalan dan juga pengetahuan tentang kondisi cuaca yang akan terjadi di dalam perjalanan maka akan meningkat pula *safety driving* pengemudi tersebut
2. Masalah yang terjadi pada perbedaan persepsi untuk kelompok Status Pengemudi, Umur, Tingkat Pendidikan dan Pengalaman Bekerja memiliki kemampuan yang sama dalam mengemudikan angkutan kota.

Persepsi dari hasil uji *mann whitney* dan *kruskal wallis* untuk semua dimensi berdasarkan kelompok status pengemudi, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman bekerja semuanya menunjukkan hasil non signifikan yaitu semua nilai $> 0,05$ artinya tidak ada perbedaan persepsi keselamatan dan keamanan penumpang antara supir 1 dan supir serap, umur 16 tahun – 56 tahun, tingkat pendidikan SD – Perguruan Tinggi, dan pengalaman bekerja dari 1 tahun – 26 tahun.

5.2. Saran

Beberapa saran yang di berikan untuk memperbaiki keselamatan para pengemudi dan penumpang di trayek Pinang Baris – Belawan antara lain yaitu :

1. Sebaiknya supir 1 dan supir serap yang memiliki pendidikan tinggi maupun rendah harus bisa saling memberi arahan kepada para pengemudi lainnya tentang bagaimana penanganan yang dilakuan jika dalam perjalanan yang dilalui para pengemudi yang terdapat kondisi jalan yang rusak ataupun bergelombang dan kondisi cuaca yang hujan ataupun berkabut harus tetap berhati-hati demi keselamatan penumpang, pengemudi lain dan diri sendiri.
2. Sebaiknya pengemudi yang memiliki pengalaman mengemudi lebih lama harus bisa saling berbagi ilmu dan pengetahuan agar bisa mengurangi resiko yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas di dalam perjalanan.
3. Pentingnya bagi seluruh pengemudi untuk mengetahui manfaat *safety driving* untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat menyebabkan kerugian bagi diri sendiri dan orang lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Adinugroho, N, dkk. 2014. Factor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik – Johar Kota Semarang. Jurnal Kesehatan Masyarakat Undip Volume 2 No.6
- Azizah, MH. 2016. “Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa” [Skripsi] Semarang (ID): Universitas Negeri Semarang
- Ghozali. (2016) Aplikasi Analisis Multivariete Dengan Program IBM SPSS. Semarang: Universitas Diponegoro
- Hamid, F. 2008. “Analisis Tingkat Pengetahuan Pekerja Mengenai Cara Mengemudi Yang Aman (Safety Driving) Pada PT. X Tahun 2008” [Skripsi] Depok (ID): Universitas Indonesia
- <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/50546/Chapter%20III-VI.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/62683/Chapter%20II.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Khakim, R. 2016. “Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding” [Skripsi] Semarang (ID): Universitas Muhammadiyah Semarang
- Ninny S, Amelia Azrina (2019). Evaluasi Ilmu Keselamatan Kerja Dengan Menggunakan Metode NOSACQ-50 di PT. XYZ. Fakultas Teknik Universitas Medan Area

Prasetya, AB, dkk. 2016. Factor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang. Jurnal Kesehatan Masyarakat Undip Volume 4 No.3 ISSN: 2356-3346

Riadi, Edi. (2016). Statistika Penelitian Analisis Manual Dan IBM SPSS. Jakarta: Andi Yogyakarta

Sugiono. (2016). Statistika Untuk Penelitian. Penerbit Alfabeta : Bandung

Rini, R., & Ardan, M. (2018). Analisa Nilai Kohesi dan Sudut Geser Tanah Lempung yang Distabilisasi dengan Arang Kayu. JOURNAL OF CIVIL ENGINEERING BUILDING AND TRANSPORTATION, 1(2), 105-111. doi:<https://doi.org/10.31289/jcebt.v1i2.1681>

Tami Fadhilah, C., & amsuardiman, a. (2019). Evaluasi Perencanaan dan Pengendalian Waktu pada Proyek Pembangunan Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi Seksi 3: Parbarakan – Lubuk Pakam. JOURNAL OF CIVIL ENGINEERING BUILDING AND TRANSPORTATION, 2(1), 1-11. doi:<https://doi.org/10.31289/jcebt.v2i1.1954>

simanjuntak, l., & mahda, N. (2019). Pemanfaatan Serat Serabut Kelapa Sebagai Dinding Akustik Partisi. JOURNAL OF CIVIL ENGINEERING BUILDING AND TRANSPORTATION, 2(1), 12-19. doi:<https://doi.org/10.31289/jcebt.v2i1.1958>

siregar, M., & Lubis, M. (2019). Analisa Pengaruh Penambahan Belerang Pada Aspal AC-WC Terhadap Nilai Stabilitas dan Kelelahan Marshall. JOURNAL OF CIVIL ENGINEERING BUILDING AND TRANSPORTATION, 2(1), 20-27. doi:<https://doi.org/10.31289/jcebt.v2i1.1965>



UNIVERSITAS MEDAN AREA

FAKULTAS TEKNIK

Kampus I : Jalan Kolam Nomor 1 Medan Estate/Jalan PBSI Nomor 1 ☎ (061) 7366878, 7360168, 7364348, 7366781, Fax. (061) 7366998 Medan 20223
Kampus II : Jalan Seiabudi Nomor 79 / Jalan Sei Serayu Nomor 70 A, ☎ (061) 8225602, Fax. (061) 8226331 Medan 20122
Website: www.teknik.uma.ac.id E-mail: univ_medanarea@uma.ac.id

Nomor : 90/FT.5/01.14/VIII/2020
Lamp : -
Hal : **Penelitian Dan Pengambilan Data Tugas Akhir**

4 Agustus 2020

Yth. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan
Jln. Pinang Baris, Lalang, Medan Sunggal
Di
Medan

Dengan hormat,

Kami mohon kesediaan Bapak/Ibu berkenan untuk memberikan izin dan kesempatan kepada mahasiswa kami tersebut dibawah ini :

NO	NAMA	NPM	PRODI
I	Henrico Febriansyah Simatupang	168150039	Teknik Industri

Untuk melaksanakan Penelitian dan Pengambilan Data Tugas Akhir pada perusahaan/Instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

Perlu kami jelaskan bahwa Pengambilan Data tersebut adalah semata-mata untuk tujuan ilmiah dan Skripsi yang merupakan salah satu syarat bagi mahasiswa tersebut untuk mengikuti ujian sarjana lengkap pada Fakultas Teknik Universitas Medan Area dan tidak untuk dipublikasikan, dengan judul penelitian :

Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris - Belawan Di Kota Medan

Atas perhatian dan kerja sama yang baik diucapkan terima kasih.



Dekan,

Dr. Grace Yuswita Harahap, ST, MT

Tembusan :

1. Ka. BAMAI
2. Mahasiswa
3. File



PEMERINTAH KOTA MEDAN
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

Jalan Kapten Maulana Lubis Nomor 2 Medan Kode Pos 20112

Telepon. (061) 4555693 Faks. (061) 4555693

E-mail : balitbang@pemekmedan.go.id Website : balitbang.pemekmedan.go.id

SURAT KETERANGAN

No : 070/1711 /Balitbang/2021

1. Berdasarkan Surat Rekomendasi Penelitian Dari Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Medan Nomor: 070/279/Balitbang/2020 Tanggal: 04 Agustus 2020 dengan ini memberikan keterangan kepada nama dibawah ini :

Nama : **Henrico Febriansyah Simatupang.**
NIM : 168150039.
Lokasi : Dinas Perhubungan Kota Medan.
Judul : " Faktor-faktor yang Mempengaruhi Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris - Belawan di Kota Medan ".
Lamanya : 1 (satu) Bulan.
Penanggung jawab : Dekan Fakultas Teknik Universitas Medan Area.

Bahwa yang bersangkutan tersebut di atas telah menyelesaikan Penelitian di Pemerintah Kota Medan dan telah menyerahkan 1 (satu) set soft copy hasil penelitian.

2. Demikian Surat Keterangan ini disampaikan untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Dikeluarkan di : Medan.
Pada Tanggal : 13 Januari 2021

Kepala Balitbang Kota Medan
Sekretaris,

Dra. SITI MAHRANI HASIBUAN
PEMBINA TK. I
NIP. 19861208 198603 2 002

Tembusan :

1. Walikota Medan (sebagai laporan).
2. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Dekan Fakultas Teknik Universitas Medan Area.
4. Peninggal.