



**HUBUNGAN MASA KERJA, SIKAP, DAN KELELAHAN TERHADAP  
PERILAKU AMAN BERKENDARA PADA SUPIR MINI BUS DI PT. BUDI  
SANTOSO JAYA**

**Nur Ainun Wahyuningsih**

Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Bhamada Slawi  
Korespondensi

[Nurainun9828@gmail.com-081902202270](mailto:Nurainun9828@gmail.com)

**Abstrak**

Kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya, tentunya terdapat juga kecelakaan yang disebabkan oleh angkutan umum seperti bus. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia paling besar disebabkan oleh faktor manusia terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi yaitu mencapai 61%. Dengan demikian, salah satu upaya yang dapat ditempuh untuk mencegah terjadinya kecelakaan adalah dengan menerapkan perilaku aman berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan masa kerja, sikap, dan kelelahan kerja terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT. Budi Santoso Jaya. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan metode analisis statistik inferensial dan dengan pendekatan *cross sectional*. Teknik sampling yang digunakan adalah *total sampling* dengan besar sampel sebanyak 50 pengemudi mini bus. Data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan analisis univariat dan bivariat uji korelasi *pearson product moment*. Sebagian besar pengemudi memiliki masa kerja dengan kategori lama (70%), dan sikap pengemudi pada tingkat yang cukup sebesar (64%), sedangkan tingkat kelelahan kerja pengemudi paling banyak pada kategori sedang (96%), serta pengemudi dengan perilaku aman berkendara yang baik sebesar (72%). Berdasarkan uji korelasi *pearson product moment* didapatkan hasil bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja ( $p$ -value = 0,073) terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT. Budi Santoso Jaya. Sedangkan terdapat hubungan antara sikap ( $p$ -value = 0,000) dan kelelahan kerja ( $p$ -value = 0,002) terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT. Budi Santoso Jaya.

**Kata kunci :** Perilaku aman berkendara, Kelelahan.

**Abstract**

*Cases of traffic accidents that occur on the highway, of course there are also accidents caused by public transportation such as buses. The factors that cause traffic accidents in Indonesia are mostly caused by human factors related to the ability and character of the driver, reaching 61%. Therefore, one of the efforts that can be taken to prevent accidents is to apply safe driving behavior. This study aims to determine the relationship between tenure, attitudes, and work fatigue on safety driving behavior for mini bus drivers at PT. Budi Santoso Jaya. This research used quantitative research with inferential statistical analysis method and cross sectional approach. The sampling technique used is total sampling with a sample size of 50 mini bus drivers. The data obtained were analyzed using univariate analysis and bivariate Pearson product moment correlation test. Most of the drivers have a long service period (70%), and the attitude of the driver is at a sufficient level (64%), while the level of driver fatigue is mostly in the medium category (96%), and drivers with safety driving good behavior (72%). Based on the Pearson product moment correlation test, it was found that there was no relationship between working period ( $p$ -value = 0.073) on safety driving behavior of mini bus drivers at PT. Budi Santoso Jaya.*

*Meanwhile, there is a relationship between attitude ( $p$ -value = 0.000) and work fatigue ( $p$ -value = 0.002) on safety driving behavior of mini bus drivers at PT. Budi Santoso Jaya.*

**Keywords:** *Safety driving behavior, fatigue .*

## **PENDAHULUAN**

Transportasi sangat dibutuhkan masyarakat dalam kegiatan sehari-hari karena dapat membantu mengantarkan seseorang maupun barang ke tempat tujuan. Keberadaan transportasi umum dapat mengurai kemacetan yang terjadi di jalan. Terdapat tiga sarana transportasi yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Transportasi umum yang ada di darat dibagi menjadi dua yaitu kendaraan bermotor jalan raya dan kereta api. Transportasi umum jalan raya didominasi oleh mobil angkutan kota atau bus. Mobil angkutan bus lebih sering dikenal dengan istilah AKAP (Antar Kota Antar Provinsi), baik itu rute perjalanan antar kota maupun rute perjalanan antar provinsi.

Menurut data dari *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2018, pertahun sekitar 1,35 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas, jumlah tersebut menunjukkan bahwa tiap 24 detik ada nyawa yang melayang akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data tersebut, WHO juga menyimpulkan bahwa dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir terus terjadi peningkatan jumlah korban tewas di jalan raya sebanyak 100.000 jiwa dan Asia Tenggara menyumbang 43% dari seluruh korban tewas (WHO, 2018).

Sedangkan di Indonesia menurut data kepolisian Republik Indonesia tahun 2017, menyebutkan bahwa rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa faktor yaitu 61% oleh faktor manusia terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan oleh faktor kendaraan, dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana lingkungan (kominfo.go.id, 2017). Banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya, tentunya terdapat juga kecelakaan yang disebabkan oleh angkutan umum seperti bus ataupun truk. Menurut Korlantas Polri, kecelakaan yang melibatkan

angkutan umum yang terjadi pada tahun 2016 sebanyak 105.374 kasus. Jumlah tersebut menurun pada tahun 2017 menjadi 98.419 kasus. Meski menurun, angka tersebut masih dihitung tinggi dan fatalitas korban kecelakaan yang melibatkan angkutan umum pun masih tinggi (kompas.com, 2019). Seperti pada data yang diunggah oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, total jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan mobil bus pada tahun 2017 terjadi 2.500 kasus kecelakaan, pada tahun 2018 terjadi 2.339 kecelakaan, dan pada tahun 2019 terjadi 13.261 kecelakaan. Berdasarkan data tersebut dapat dilihat bahwa terjadi penurunan angka kecelakaan lalu lintas pada kendaraan bus ditahun 2018. Namun, tahun berikutnya kembali mengalami peningkatan angka kasus kecelakaan (dephub.go.id, 2019).

Kasus kecelakaan bus atau mini bus yang terjadi seringkali disebabkan karena cara mengemudi yang tidak aman atau berbahaya. Sering kita lihat di jalan raya, terdapat angkutan umum atau bus yang melaju dengan kecepatan tinggi bahkan terkadang ugal-ugalan. Akibatnya kecelakaan pun dapat terjadi, kasus kecelakaan yang melibatkan bus seperti yang terjadi di kota Cianjur pada 9 September 2020 lalu yang melibatkan dua mobil elf dan satu sepeda motor. Kecelakaan terjadi karena pengemudi elf mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi dan saling mendahului sehingga menyebabkan satu orang pengemudi sepeda motor meninggal dunia (kompas.com, 2020). Sementara itu, kecelakaan juga terjadi di Magetan pada tanggal 7 Januari 2021 dimana bus Singa Putra Raja mengalami kecelakaan di kilometer (KM) 595 tol Solo-Kertosono ruas Madiun-Ngawi yang menyebabkan empat orang meninggal dunia. Kecelakaan tersebut disebabkan karena pengemudi kehilangan konsentrasi akibat menyetir dalam keadaan mengantuk (merdeka.com, 2021).

Kondisi pengemudi yang mengantuk, merupakan salah satu gejala dari kelelahan. Hal itu dikarenakan lamanya waktu kerja seorang pengemudi bus tidak ditentukan oleh jam kerja, tetapi ditentukan oleh berapa kali putaran rute yang dapat diselesaikan. Kondisi jalanan yang macet, membuat jam kerja cenderung lebih lama dibandingkan dengan kondisi sebaliknya. Akibatnya, pengemudi dapat mengalami kekurangan waktu istirahat dalam bekerja.

PT. Budi Santoso Jaya merupakan perusahaan layanan jasa angkutan umum bus antar kota yang melayani trayek atau rute perjalanan Tegal-Pemalang. Meskipun rute perjalanan yang tergolong dekat, setiap harinya armada kendaraan di perusahaan ini dapat beroperasi dengan rute pulang-pergi sebanyak 2-3 kali dengan pengemudi yang sama. Artinya pengemudi dapat mengemudikan kendaraannya selama kurang lebih 12 jam setiap harinya. Mengingat sistem upah yang diterapkan di perusahaan ini adalah sistem setoran, maka semakin banyak putaran yang dilalui maka semakin banyak pula setoran atau upah yang didapatkan. Penerapan sistem jam kerja tersebut, menyebabkan pengemudi sering mengalami keluhan-keluhan kelelahan dalam mengemudi seperti sering mengantuk terlebih ketika mengemudikan bus pada malam hari, cepat haus akibat cuaca yang terlalu panas dan merasa pegal-pegal apabila sudah terlalu lama mengemudi.

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan pada pimpinan PT. Budi Santoso Jaya, pengemudi pada perusahaan ini rata-rata memiliki masa kerja lebih dari 5 tahun yaitu antara 5 – 15 tahun dan untuk menjamin keamanan serta keselamatan di jalan, syarat menjadi pengemudi di perusahaan ini adalah dengan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan telah berpengalaman dalam mengemudikan kendaraan besar seperti bus. Namun, berdasarkan studi pendahuluan yang telah dilakukan masih terdapat beberapa pengemudi yang belum mengetahui arti perilaku aman berkendara seperti tidak menggunakan sabuk pengaman, mengoperasikan hp, menyalakan musik ketika berkendara, dan berkendara dengan kecepatan tinggi untuk saling medahului.

Mengacu pada hal tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai hubungan masa kerja, sikap, dan kelelahan kerja terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT. Budi Santoso Jaya.

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif dengan analisis statistik inferensial untuk mencari hubungan antara variabel bebas (X) yang terdiri dari masa kerja, sikap, dan kelelahan kerja, dan variabel terikat (Y) yang terdiri dari perilaku aman berkendara. Penelitian ini menggunakan desain penelitian kuantitatif survey dengan pendekatan *cross sectional* yaitu dengan melakukan observasi terhadap variabel pada satu waktu tertentu.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Budi Santoso Jaya. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa layanan transportasi umum bus dengan trayek Tegal – Pemalang yang berlokasi di Jalan Gatot Subroto no. 49 Kelurahan Sumurpanggang, kecamatan Margadana, Kota Tegal. Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan supir mini bus di PT. Budi Santoso Jaya yang berjumlah 50 orang. Banyaknya sampel pada penelitian ini menggunakan jumlah populasi (*total sampling*) yang berjumlah 50 orang.

Sumber data pada penelitian ini diperoleh dari data primer berupa pengisian kuesioner yang meliputi masa kerja, sikap, kelelahan kerja, dan perilaku aman berkendara, serta data sekunder berupa gambaran umum lokasi penelitian, buku, jurnal ilmiah, dan internet. Data diolah dengan tahap *editing, coding, scoring, entry data, dan tabulating*. Analisis data univariat menggunakan tabel distribusi frekuensi, sedangkan analisis bivariat memiliki tujuan untuk mencari hubungan antara variabel bebas dan terikat dengan menggunakan uji korelasi *pearson product moment* (Sugiyono, 2017).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Karakteristik Responden

Berdasarkan table tersebut, dari 50 responden, persentase umur responden terbesar terdapat pada kelompok umur 40-50

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Karakteristik Pengemudi PT. Budi Santoso Jaya

Karakteristik Responden	Jumlah	
	n = 50	%
Umur (Tahun)		
40 – 45	15	30
46 – 50	16	32
51 – 55	15	30
56 – 60	4	8
Pengalaman Mengemudi (Tahun)		
10 – 20	25	50
21 – 30	6	12
31 – 40		
Kepemilikan SIM B1		
Ya	50	100
Tidak	0	0

tahun yaitu sebanyak 16 orang (32%), sedangkan persentase terendah pada kelompok umur 56 – 60 tahun yaitu 4 orang (8%). Sedangkan untuk pengalaman berkendara paling banyak pada pengendara yang memiliki pengalaman selama 21 – 30 tahun yaitu sebanyak 25 orang (50%), sedangkan 6 orang (12%) memiliki pengalaman mengemudi paling lama yaitu selama 31 – 40 tahun. Semua pengemudi telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) golongan B1.

## 2. Analisis Univariat

### a. Masa Kerja

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pengemudi di PT. Budi Santoso Jaya.

Masa Kerja (Tahun)	Frekuensi	Persentase (%)
Baru < 6 Tahun	5	10
Sedang 6 - 10 Tahun	10	20
Lama > 10 Tahun	35	70
Total	50	100

Berdasarkan tabel tersebut, diketahui sebanyak 5 pengemudi (10%) subjek penelitian memiliki masa kerja baru, sedangkan 10 pengemudi (20%) subjek penelitian memiliki masa kerja sedang, dan 35 pengemudi (70%) subjek penelitian memiliki masa kerja lama.

Menurut penuturan pengemudi, lamanya masa kerja yang dimiliki dikarenakan pengemudi merasa di PT. Budi Santoso Jaya tidak banyak peraturan dan tuntutan dari pimpinan yang diberatkan kepada pengemudi, serta kondisi armada yang selalu baru dan terawat sehingga membuat pengemudi merasa nyaman bekerja disini.

### b. Sikap

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Sikap Pengemudi di PT. Budi Santoso Jaya.

Sikap	Frekuensi	Persentase (%)
Baik	17	34
Cukup	32	64
Kurang	1	2
Total	50	100

Berdasarkan tabel tersebut, diketahui bahwa sebanyak 17 pengemudi (34%) subjek penelitian memiliki sikap yang baik, dan 32 pengemudi (64%) subjek penelitian memiliki sikap yang cukup baik, serta 1 pengemudi (2%) subjek penelitian memiliki sikap yang kurang.

Sikap yang ditunjukkan pengemudi mini bus di PT. Budi Santoso Jaya seperti masih banyaknya pengemudi yang menganggap bahwa faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kendaraan, misalnya kondisi rem maupun ban yang kurang baik. Seperti yang telah diketahui bahwa kondisi baik atau buruknya kendaraan juga merupakan tanggungjawab dari manusia itu sendiri, bisa tanggung jawab dari pengemudi maupun teknisi atau montir perusahaan.

### c. Kelelahan Kerja

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Kelelahan Kerja Pengemudi di PT. Budi Santoso Jaya.

Kelelahan Kerja	Frekuensi	Persentase (%)
Tinggi	0	0
Sedang	48	96
Rendah	2	4
Total	50	100

Berdasarkan tabel tersebut, diketahui bahwa sebanyak 48 pengemudi (96%) mengalami kelelahan dengan tingkat sedang, serta 2 pengemudi lainnya (4%) mengalami kelelahan tingkat rendah, serta tidak ada pengemudi yang mengalami kelelahan tingkat tinggi.

Faktor penyebab kelelahan kerja terbagi menjadi dua yaitu faktor internal dan faktor eksternal seperti kategori pekerjaan, sifat pekerjaan, peraturan perusahaan maupun upah pekerja. Setiap harinya pengemudi di PT. Budi Santoso Jaya dapat bekerja selama 12 jam dengan waktu istirahat kurang lebih 4 jam secara berturut atau tanpa adanya pembagian jam istirahat tertentu, artinya bahwa total pengemudi dapat mengemudikan busnya selama 8 jam perhari. Hal tersebut bisa menjadi salah satu penyebab terjadinya kelelahan kerja. Mengemudi juga merupakan pekerjaan yang monoton, posisi duduk yang terlalu lama, dan lingkungan kerja yang bising sehingga dapat mempercepat terjadinya kelelahan kerja.

#### d. Perilaku Aman Berkendara

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Perilaku Aman Berkendara Pengemudi di PT. Budi Santoso Jaya

<u>Perilaku Aman Berkendara</u>	<u>Frekuensi</u>	<u>Persentase (%)</u>
Aman	36	72
Cukup	14	28
Tidak Aman	0	0
<u>Total</u>	<u>50</u>	<u>100</u>

Berdasarkan tabel tersebut, diketahui bahwa sebanyak 36 pengemudi (72%) memiliki perilaku aman dalam berkendara yang baik dan 14 pengemudi (28%) memiliki perilaku aman dalam berkendara yang cukup serta tidak terdapat pengemudi yang memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara.

Perilaku keselamatan merupakan suatu tingkah laku individu yang bertujuan untuk mencapai suatu keadaan yang aman dan selamat dalam menjalankan pekerjaannya. Perilaku aman berkendara sangat penting

diterapkan oleh pengemudi mini bus karena dapat mengurangi atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

### 3. Analisis Bivariat

#### a. Hubungan Masa Kerja Terhadap Perilaku Aman Berkendara

Tabel 6. Tabulasi Silang Hubungan Masa Kerja Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Pengemudi Mini Bus di PT. Budi Santoso Jaya.

<u>Masa Kerja</u>	<u>Perilaku Aman Berkendara</u>				<u>Total</u>	
	<u>Aman</u>		<u>Cukup Aman</u>		<u>N</u>	<u>%</u>
	<u>N</u>	<u>%</u>	<u>N</u>	<u>%</u>		
Baru	5	100	0	0	5	100
Sedang	8	80	2	20	10	100
<u>Lama</u>	<u>23</u>	<u>65,7</u>	<u>12</u>	<u>34,3</u>	<u>35</u>	<u>10</u>
<u>Jumlah</u>	<u>36</u>	<u>72</u>	<u>14</u>	<u>28</u>	<u>50</u>	<u>10</u>

$p$ -value : 0,073

Berdasarkan tabel tersebut, dari 35 responden dengan masa kerja lama, sebanyak 23 responden (65,7%) memiliki perilaku aman berkendara dengan baik. Untuk responden dengan masa kerja baru yang berjumlah 5 orang (100%) semuanya telah memiliki perilaku aman berkendara dengan baik.

Hasil analisis uji statistik korelasi *product moment* menunjukkan tidak ditemukan adanya hubungan antara masa kerja terhadap perilaku aman berkendara pada pengemudi mini bus di PT. Budi Santoso Jaya dengan  $p$ -value 0,073. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetya (2016) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara masa kerja dengan *Safety driving* pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang.

Tidak adanya hubungan antara masa kerja terhadap perilaku aman berkendara di PT. Budi Santoso Jaya ini dikarenakan pengemudi dengan masa kerja baru di perusahaan ini sebelumnya telah bekerja di perusahaan outobus lain atau telah berpengalaman dalam mengemudikan kendaraan besar. Sedangkan pengemudi dengan masa kerja lama belum tentu

lebih berpengalaman dalam mengemudikan kendaraan besar. Sehingga pengemudi dengan masa kerja baru yang lebih berpengalaman telah memiliki perilaku aman berkendara dibandingkan dengan pengemudi yang masa kerja lama namun belum berpengalaman dalam mengemudikan kendaraan besar.

**b. Hubungan Sikap Terhadap Perilaku Aman Berkendara**

Tabel 7. Tabulasi Silang Hubungan Sikap Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Pengemudi Mini Bus di PT. Budi Santoso Jaya.

Sikap	Perilaku Aman Berkendara				Total	
	Aman		Cukup Aman			
	N	%	N	%	N	%
Baik	16	94,1	1	5,9	17	100
Cukup	20	62,5	12	37,5	32	100
Kurang	0	0	1	100	1	100
Jumlah	36	72	14	28	50	100

$p$ -value : 0,000

Berdasarkan tabel tersebut, dari 32 responden dengan sikap yang cukup, sebanyak 20 responden (62,5%) memiliki perilaku aman berkendara dengan baik. Untuk responden dengan kategori sikap yang baik, dari 17 responden terdapat 16 orang (94,1%) yang telah memiliki perilaku aman dalam berkendara.

Hasil analisis uji statistik korelasi *product moment* menunjukkan bahwa ditemukan adanya hubungan antara sikap terhadap perilaku aman berkendara pada pengemudi mini bus di PT. Budi Santoso Jaya dengan  $p$ -value 0,000. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT. X dengan nilai signifikansi  $p$ -value 0,041.

Sikap pengemudi mini bus di PT. Budi Santoso Jaya yang menunjukkan adanya hubungan terhadap perilaku aman berkendara sesuai dengan teori Suhartini (2021) yang menyatakan

bahwa sikap yang baik akan mempengaruhi perilaku seseorang secara baik. Hal ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Adiyanto pada tahun 2021 yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus rapid transit trans Semarang koridor I dengan  $p$ -value sebesar  $0,021 < 0,05$ .

**c. Hubungan Kelelahan Kerja Terhadap Perilaku Aman Berkendara**

Tabel 8. Tabulasi Silang Hubungan Kelelahan Kerja Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Pengemudi Mini Bus di PT. Budi Santoso Jaya.

Kelelahan Kerja	Perilaku Aman Berkendara				Total	
	Aman		Cukup Aman			
	n	%	N	%	n	%
Sedang	36	75	12	25	48	100
Rendah	0	0	2	0	2	100
Jumlah	36	72	14	28	50	100

$p$ -value : 0,002

Berdasarkan tabel tersebut, dari 48 responden dengan kategori kelelahan tingkat sedang, sebanyak 36 responden (75%) memiliki perilaku aman berkendara dengan baik. Untuk responden dengan kategori kelelahan tingkat rendah yang berjumlah 2 orang (100%) semuanya memiliki perilaku aman berkendara yang cukup.

Hasil analisis uji statistik korelasi *product moment* menunjukkan bahwa ditemukan adanya hubungan antara kelelahan kerja terhadap perilaku aman berkendara pada pengemudi mini bus di PT. Budi Santoso Jaya dengan  $p$ -value 0,002. Hasil penelitian ini sama dengan penelitian yang dilakukan oleh Pratama (2017) yang menyatakan bahwa kelelahan mempunyai hubungan dengan *aggressive driving* pada pengemudi PO. Sumber Group dengan nilai signifikansi  $p$ -value 0,000.

Penelitian tersebut mengatakan kelelahan yang terjadi dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti jumlah waktu yang dihabiskan untuk

mengemudi, jumlah waktu istirahat, jumlah waktu lamanya mengemudi, serta kurangnya jam tidur pada pengemudi. *Agresive driving* ini menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko yang dapat membahayakan pengemudi lain.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai hubungan masa kerja, sikap, dan kelelahan terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT. Budi Santoso, maka dapat disimpulkan :

1. Masa kerja pengemudi berkisar antara 0,5 – 30 tahun dengan rata-rata 14,6 tahun.
2. Pengemudi yang memiliki sikap baik hanya sebanyak 17 pengemudi (34%)
3. Hampir semua pengemudi mengalami kelelahan dengan tingkat sedang yaitu sebanyak 48 pengemudi (96%).
4. Pengemudi yang memiliki perilaku aman berkendara sebanyak 36 pengemudi (72%)
5. Tidak ada hubungan yang signifikan ( $p = 0,073$ ) antara masa kerja terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT. Budi Santoso Jaya.
6. Ada hubungan yang signifikan ( $p = 0,000$ ) antara sikap terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT Budi Santoso Jaya.
7. Ada hubungan yang signifikan ( $p = 0,002$ ) antara kelelahan terhadap perilaku aman berkendara pada supir mini bus di PT. Budi Santoso Jaya.

## SARAN

1. Bagi pengemudi mini bus diharapkan dapat selalu memeriksa kondisi kendaraan bus baik sebelum mengemudi, saat mengemudi, maupun setelah mengemudi supaya dapat tercipta keselamatan berkendara.
2. Bagi pengemudi mini bus untuk dapat memanfaatkan waktu istirahat dengan baik supaya tidak terjadi kelelahan dengan tingkat tinggi.

3. Hendaknya pengemudi dapat menaikkan atau menurunkan penumpangnya pada tempat yang semestinya (terminal/halte).
4. Pastikan kondisi tubuh pengemudi dan kendaraan dalam keadaan baik sebelum berkendara.
5. Diharapkan pengemudi dapat membawa barang atau muatan sesuai dengan kapasitas kendaraan.
6. Senantiasa mematuhi peraturan lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas di jalan.
7. Bagi perusahaan diharapkan dapat memberikan edukasi kepada pengemudi mengenai pemahaman terkait perilaku berkendara aman.
8. Perlunya penelitian selanjutnya yang mampu menggali lebih dalam terkait variabel tertentu mengenai perilaku aman berkendara di PT. Budi Santoso Jaya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adiyanto, D ., Kurniawan, B ., & Wahyuni, I. (2021) . Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-journal)*. 9 (1), 1 – 8.
- Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. (2017), Agustus 22). Rata-Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan. Diakses dari [https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr).
- Kementerian Perhubungan Darat Republik Indonesia. (2019). “Pehubungan Darat Dalam Angka” diakses dari <http://hubdat.dephub.go.id/data-a-informasi/pdda /tahun-2019/2938-pdda2019>.
- Kompas.com. (2020, September 9). 2 Mobil Elf Ngebut dan Saling Salip, 1 Pemotor Tewas Tertabrak. Diakses dari <https://regional.kompas.com/read/2020/09/09/18455601/2-mobil-elf-ngebut-dan-saling-salip-1-pemotor-tewas-tertabrak>.

- Kompas.com. (2019, Oktober 4). Tekan Angka Kecelakaan, Kemenhub Dorong Angkutan Umum Miliki SIM. Diakses dari <https://nasional.kompas.com/read/2019/10/04/08000071/tekan-angka-kecelakaan-kemenhub-dorong-angkutan-umum-miliki-smk?page=all>.
- Prasetya, A. B., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2016). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-Surabaya di Terminal Terboyo Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (eJournal)*,4(3), 292-302.
- Pratama, A. (2017). Hubungan AntaraKelelahan Mengemudi dengan Aggresive Driving Pengemudi P.O Sumber Group. Skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Sari, H. R. (2021, Januari 7). Sopir Ngantuk, Bus Seruduk Truk di Tol Magetan, 4 Orang Tewas. Diakses dari <https://www.merdeka.com/peristiwa/sopir-ngantuk-bus-seruduk-truk-di-tol-magetan-4-orang-tewas.html>.
- Suhartini. (2021). Buku Ajar Teori Perilaku Organisasi. Pasuruan : Qiara Media
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- World Health Organization. (2018, Juni 17). Global Status Report on Road Safety 2018. Diakses dari <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.
- Zulkarnaen, Lestantyo, D., Ekawati. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Skid Tank di PT. X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (eJournal)*, 6 (5). 1-9.