
FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU BERKENDARA PADA SALESMAN DI CV. ZAHRA ILHAM ABADI

RELATED FACTORS WITH DRIVING BEHAVIOR IN SALESMAN CV. ZAHRA ILHAM ABADI

Risma Dwi Evariana^{1*}, Ratna Fajarani², Istar Yuliadi³

^{1,2}Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Universitas Sebelas Maret, ³Kedokteran, Universitas Sebelas Maret

Informasi Artikel

Dikirim Mei 19, 2021
Direvisi Mei 30, 2021
Diterima Mar 13, 2022

Abstrak

Salesman di Indonesia banyak melakukan kegiatan lapangan untuk kegiatan marketing. Kendaraan bermotor roda 2 merupakan kendaraan utama yang mereka gunakan. Keselamatan berkendara merupakan hal utama yang harus diterapkan oleh para salesman ini untuk menjaga keselamatan dirinya dan tidak membahayakan pengguna jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi. Jenis penelitian merupakan penelitian *observational analitik*, dengan desain *cross sectional study*. Responden merupakan *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi yang berjumlah 45 responden. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *total sampling*. Penelitian ini menggunakan alat ukur Kuesioner karakteristik responden, Kuesioner perilaku berkendara, dan Kuesioner pengetahuan *safety riding*. Teknik analisis data menggunakan uji korelasi *chi square* dan *somers'd* serta analisis Regresi Logistik. Pengetahuan *safety riding* ($p\text{-value} = 0,000$), pengalaman ($p\text{-value} = 0,036$), dan kepemilikan SIM ($p\text{-value} = 0,037$) berhubungan signifikan ($p < 0,05$) terhadap perilaku berkendara. Tetapi usia ($p\text{-value} = 0,115$), jenis kelamin ($p\text{-value} = 0,458$), dan kemampuan ($p\text{-value} = 0,408$) tidak berhubungan signifikan ($p > 0,05$) terhadap perilaku berkendara. Hasil analisis uji Regresi Logistik Pengetahuan *safety riding* memiliki hubungan 8,1 kali lipat bagi *Salesman* terhadap perilaku berkendara. Pengetahuan *safety riding* memiliki hubungan paling kuat terhadap perilaku berkendara *Salesman*.

Kata Kunci : Pengetahuan *Safety Riding*, Perilaku Berkendara, *Salesman*.

Corresponding Author

Universitas Sebelas
Maret
rismaidwi721@gmail.com

Abstract

Salesmen in Indonesia do a lot of field activities for marketing activities. Two-wheeled motorized vehicles are the main vehicles they use. Driving safety is the main thing that must be applied by these salesmen to maintain their safety and not endanger road users. This study aims to determine the factors related to driving behavior in salesmen at CV. Zahra Eternal Ilham. This research is an analytic observational study, with a cross sectional study design. Respondents are Salesmen at CV. Zahra Ilham Abadi, amounting to 45 respondents. The sampling technique used total sampling technique. This study uses a questionnaire measuring the characteristics of respondents, driving behavior questionnaire, and safety riding knowledge questionnaire. The data analysis technique used the chi square and somers'd correlation test and logistic regression analysis. Safety riding knowledge ($p\text{-value} = 0,000$), experience ($p\text{-value} = 0.036$), and driving license ownership ($p\text{-value} = 0.037$) has a significant correlation ($p < 0.05$) to driving behavior. However, age ($p\text{-value} = 0.115$),

gender (p-value = 0.458), and ability (p-value = 0.408) did not have a significant correlation (p-value = 0.408) to driving behavior. Safety riding knowledge has an 8.1-fold correlation to driving behavior for Salesmen. Safety riding knowledge has the strongest correlation with the driving behavior of Salesman.

Keywords : Driving Behavior; Safety Riding Knowledge; Salesman

Pendahuluan

Pada era globalisasi saat ini, manusia tidak dapat lepas dari penggunaan alat transportasi untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi menyebabkan laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat pula. Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak negatif di jalan raya, seperti memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas dimana merupakan permasalahan yang majemuk dan serius. Tingginya tingkat signifikan terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dilihat berdasarkan jumlah kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat dari tahun ke tahun [1].

World Health Organization (WHO) telah menghimpun data mengenai *Global Status Report on Road Safety*, dan Indonesia merupakan negara dengan peringkat pertama dalam hal peningkatan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam satu hari terdapat kecelakaan yang menyebabkan orang meninggal sebanyak 120 jiwa [2]. Indonesia menjadi negara ketiga di Asia dengan total kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 38.279 pada tahun 2015 [3]. Data tersebut tidak sejalan dengan kesadaran pengguna sepeda motor dalam mematuhi peraturan lalu lintas, tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku dan kurangnya kesadaran dalam keselamatan berkendara menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas diduga karena kelalaian pengendara motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, rem mendadak, mengendarai motor dengan melawan arus, menerobos *traffic light*, menerobos trotoar untuk pejalan kaki dan berpindah jalur atau membelok tanpa menggunakan lampu sein. Selain itu, pengendara sepeda motor juga cenderung meremehkan kelengkapan pribadi dan sepeda motornya, seperti kaca spion, lampu sein, penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), Masker, Sarung tangan dan lain sebagainya [4].

CV. Zahra Ilham Abadi merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang *direct selling* yaitu metode penjualan produk barang dan/atau jasa tertentu kepada konsumen dengan cara tatap muka di luar lokasi eceran tetap oleh jaringan pemasaran yang dikembangkan oleh mitra usaha. Terdapat sebanyak 45 pekerja yang bertugas menawarkan produk pada konsumen atau masyarakat di daerah-daerah dan/atau kecamatan tersebar di Kabupaten Bojonegoro dengan

berkendara menggunakan sepeda motor dan/atau mobil. Peneliti telah melakukan Uji Pendahuluan pada 25 November 2020 dengan observasi dan wawancara pada responden, berdasarkan pengamatan diketahui bahwa para pekerja belum mendapatkan ilmu berkendara yang aman yaitu kurangnya pengetahuan para pekerja mengenai praktik keselamatan berkendara. Selain itu diketahui pula perilaku berkendara para pekerja cenderung masih melakukan hal-hal yang dapat membahayakan, beberapa seperti penggunaan helm hanya pada daerah pemasaran yang jauh dari lokasi eceran tetap, penggunaan ponsel saat berkendara, tidak melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara, mengantuk, dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas dengan menerobos *traffict light*. Terdapat 11 dari 20 pekerja yang diwawancarai oleh peneliti mengaku pernah mengalami kecelakaan atau hampir kecelakaan seperti menghindari jalan yang berlubang dan hampir menabrak orang. Hal tersebut sering terjadi saat sedang melakukan aktivitas jual beli pada konsumen yang menyebabkan cedera ringan yaitu luka-luka dan cedera berat yaitu patah tulang. Permasalahan lain yaitu bahwa pada pihak CV. Zahra Ilham Abadi belum menerapkan K3 khususnya pada para pekerjanya, dimana kecelakaan yang terjadi pada para pekerja merupakan hal yang dianggap biasa dan sepele serta merupakan risiko dari pekerjaan tersebut. Selain itu, peneliti memperoleh banyak faktor yaitu Pengetahuan *Safety Riding*, Usia, Jenis Kelamin, Pengalaman, Kemampuan, dan Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang mungkin berhubungan dengan permasalahan Perilaku Berkendara para pekerja, dimana memang dari mulai awal bekerja faktor-faktor tersebut tidak diperhatikan dengan serius pada ketentuan persyaratan awal untuk bekerja menjadi seorang *Salesman*. Hal ini memperkuat alasan untuk menganalisis lebih dalam mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi.

Mengacu pada uraian latar belakang yang ada, peneliti telah melakukan penelitian dengan judul “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi.”.

Metode Penelitian

Jenis ipenelitian yang digunakan merupakan penelitian kuantitatif metode observational analitik dengan metode survei/wawancara menggunakan pendekatan *cross sectional study*. Lokasi tempat dilakukan penelitian ini berada di CV. Zahra Ilham Abadi pada bulan Maret 2021 menggunakan Kuesioner. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 45 pekerja yang keseluruhan merupakan *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi.

Teknik sampling yang digunakan dalam pengambilan sampel ini ialah Teknik Total sampling yaitu teknik penentuan sampel apabila seluruh anggota populasi digunakan sebagai sampel penelitian [5]. Sampel pada penelitian ini merupakan *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi yang ditentukan berdasarkan kriteria inklusi dan eksklusi dan sebanyak 45 orang telah memenuhi kriteria. Kriteria inklusi yaitu Bekerja sebagai *Salesman*, Berusia minimal 17 tahun, dan Bersedia menjadi sampel penelitian yang dibuktikan dengan *Informed Consent*. Kriteria eksklusi yaitu Pekerja yang tidak dapat hadir atau tidak dapat mengikuti penelitian, Pekerja yang tidak sehat jasmani dan rohani.

Variabel penelitian meliputi Variabel Bebas, Variabel Terikat, dan Variabel Pengganggu. Variabel bebas adalah Pengetahuan *Safety Riding*, Usia, Jenis Kelamin, Pengalaman, Kemampuan, dan Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Variabel terikat adalah Perilaku Berkendara. Alat dan bahan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Informed Consent*, Formulir identitas responden, Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini telah diuji validitas dan reliabilitasnya berdasarkan pada kuesioner peneliti sebelumnya oleh validator dengan hasil valid, Kamera, *Software Microsoft Excell 2019*, dan *Software IBM SPSS Statistic 26*.

Teknik pengolahan dan analisis data meliputi analisis univariat dilakukan menggunakan statistik deskriptif untuk mengkategorikan koding responden. Analisis bivariat untuk variabel bebas yang berskala nominal dan variabel terikat berskala ordinal menggunakan Uji *Chi Square*, sedangkan uji bivariat untuk variabel bebas yang berskala ordinal dan variabel terikat berskala ordinal menggunakan Uji *Somers' d*. Bila *p-value* kurang dari 0,05 ($p \leq 0,05$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Analisis multivariat menggunakan Uji Analisis Regresi Logistik apabila variabel pada hasil analisis uji bivariat diperoleh nilai *p-value* kurang dari 0,25 ($p \leq 0,25$), maka variabel tersebut dapat dilanjutkan dalam uji multivariat. Interpretasi koefisiensi model regresi logistik berdasarkan kekuatan korelasi yang dapat diketahui dari nilai *odds ratio* (OR).

Hasil

Analisis Univariat

Data karakteristik subjek penelitian meliputi pengetahuan *safety riding*, usia, jenis kelamin, pengalaman, kemampuan, kepemilikan SIM, dan perilaku berkendara dari jumlah populasi yang digunakan sebanyak 45 *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi dan seluruhnya digunakan sebagai sampel penelitian.

Tabel 1. Analisis Univariat pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Variabel		n	(%)
Jenis Kelamin	Perempuan	13	28,9
	Laki-laki	32	71,1
Usia	< 30 tahun	18	40,0
	≥ 30 tahun	27	60,0
Pengalaman	Baru	8	17,8
	Lama	37	82,2
Kemampuan	Mobil	21	46,7
	Motor	16	35,6
	Keduanya	8	17,8
Kepemilikan SIM	Tidak Memiliki	20	44,4
	Memiliki	25	55,6
Pengetahuan	Kurang	16	35,6
	Cukup	15	33,3
	Baik	14	31,1
Perilaku	Baik	14	31,1
	Sangat Baik	31	68,9

Sumber : (Data Primer, 2021)

Berdasarkan Tabel 1 responden dalam penelitian ini adalah *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi yang berjumlah 45 orang. Dalam penelitian ini mayoritas responden laki-laki sebanyak 32 orang (71,1%). Berdasarkan karakteristik usia mayoritas responden memiliki usia lebih dari sama dengan 30 tahun sebanyak 27 orang (60,0%). Berdasarkan penggambaran karakteristik kemampuan mengemudikan jenis kendaraan yang bisa dikendarai oleh responden, mayoritas responden yang memiliki SIM A yaitu sebanyak 21 orang (46,7%).

Berdasarkan kepemilikan SIM, mayoritas responden memiliki SIM yaitu sebanyak 25 orang (55,6%). Berdasarkan karakteristik pengalaman, mayoritas responden memiliki pengalaman lama yaitu sebanyak 37 orang (82,2%). Berdasarkan karakteristik pengetahuan *safety riding*, mayoritas responden memiliki pengetahuan kurang yaitu sebanyak 16 orang (35,6%). Berdasarkan karakteristik perilaku berkendara, mayoritas responden yang memiliki perilaku sangat baik yaitu sebanyak 31 orang (68,9%).

Analisis Bivariat

Tabel 2. Analisis Bivariat Uji *Somers' d* Pengetahuan *Safety Riding* dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Pengetahuan	Perilaku				Total		P-value
	Baik		Sangat Baik		N	%	
	n	%	n	%			
Kurang	11	24,4	5	11,1	16	35,6	0,00
Cukup	2	4,4	13	28,9	15	33,3	
Baik	1	2,2	13	28,9	14	31,1	

Sumber : (Data Primer, 2021)

Berdasarkan Tabel 2 diperoleh nilai *p-value* 0,00 ($p < 0,05$) yang artinya terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku berkendara

Tabel 3. Analisis Bivariat Uji *Chi Square* Usia dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Usia	Perilaku				Total		<i>P-value</i>
	Baik		Sangat Baik		N	%	
	n	%	n	%			
< 30 tahun	8	17,8	10	22,2	18	40,0	0,11
≥ 30 tahun	6	13,3	21	46,7	27	60,0	

Sumber : (Data Primer, 2021)

Berdasarkan Tabel 3 diperoleh nilai *p-value* 0,11 ($p > 0,05$) yang artinya tidak terdapat hubungan signifikan antara usia dengan perilaku berkendara.

Tabel 4. Analisis Bivariat *Chi Square* Jenis Kelamin dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Jenis Kelamin	Perilaku				Total		<i>P-value</i>
	Baik		Sangat Baik		N	%	
	n	%	n	%			
Perempuan	3	6,7	10	22,2	13	28,9	0,45
Laki-laki	11	24,4	21	46,7	32	71,1	

Sumber : (Data Primer, 2021)

Berdasarkan Tabel 4 diperoleh nilai *p-value* 0,45 ($p > 0,05$) yang artinya tidak terdapat hubungan signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku berkendara.

Tabel 5. Analisis Bivariat Uji *Chi Square* Pengalaman dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Pengalaman	Perilaku				Total		<i>P-value</i>
	Baik		Sangat Baik		N	%	
	n	%	n	%			
Baru	0	0,0	8	17,8	8	17,8	0,03
Lama	14	31,1	23	51,1	37	82,2	

Sumber : (Data Primer, 2021)

Berdasarkan Tabel 5 diperoleh nilai *p-value* 0,03 ($p < 0,05$) yang artinya terdapat hubungan signifikan antara pengalaman dengan perilaku berkendara.

Tabel 6. Analisis Bivariat Uji *Somers' d* Kemampuan dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Kemampuan	Perilaku				Total		<i>P-value</i>
	Baik		Sangat Baik		N	%	
	n	%	n	%			
SIM A	4	8,9	17	37,8	21	46,7	0,40
SIM C	9	20,0	7	15,6	16	35,6	
Keduanya	1	2,2	7	15,6	8	17,8	

Sumber : (Data Primer, 2021)

Berdasarkan Tabel 6 diperoleh nilai *p-value* 0.40 ($p > 0,05$) yang artinya tidak terdapat hubungan signifikan antara kemampuan dengan perilaku berkendara.

Tabel 7. Analisis Bivariat Uji *Chi Square* Kepemilikan SIM dengan Perilaku Berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Kepemilikan SIM	Perilaku				Total	<i>P-value</i>		
	Baik		Sangat Baik				N	%
	n	%	n	%				
Tidak Memiliki SIM	3	6,7	17	37,8	20	44,4	0,03	
Memiliki SIM	11	24,4	14	31,1	25	55,6		

Sumber : (Data Primer, 2021)

Berdasarkan Tabel 7 diperoleh nilai *p-value* 0,03 ($p < 0,05$) yang artinya terdapat hubungan signifikan antara kepemilikan SIM dengan perilaku berkendara.

Analisis Multivariat

Analisis multivariat digunakan untuk mengetahui hubungan variabel bebas yang terdiri dari pengetahuan *safety riding*, usia, jenis kelamin, pengalaman, kemampuan, dan kepemilikan SIM berhubungan signifikan terhadap perilaku berkendara pada *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi. Diperoleh hasil analisis bivariat terdapat tiga variabel bebas yang memiliki signifikansi ($p < 0,25$) yaitu variabel Pengetahuan *Safety Riding* dengan nilai *p-value* 0,000, variabel Pengalaman dengan nilai *p-value* 0,036, dan variabel Kepemilikan SIM dengan nilai *p-value* 0,037. Sehingga tiga variabel bebas tersebut dapat dilanjutkan untuk dilakukan analisis multivariat. Analisis multivariat yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi logistik.

Tabel 8. Analisis Multivariat Uji Regresi Logistik pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi

Variabel	df	P-value	Exp(B)
Pengalaman	1	0,999	,000
Kepemilikan SIM	1	0,466	,506
Pengetahuan	1	0,003	8,181

Sumber : (Data Primer,2021)

Berdasarkan Tabel 8 diperoleh hasil analisis regresi logistik bahwa variabel bebas yang paling berpengaruh terhadap variabel terikat adalah pengetahuan *safety riding*. Kekuatan hubungan dapat dilihat dari nilai *odds ratio* ($\text{Exp}\{B\}$). Kekuatan hubungan pada variabel pengetahuan *safety riding* ($\text{OR}=8,181$), hal ini menunjukkan bahwa variabel bebas pengetahuan *safety riding* mempunyai hubungan 8,1 kali lipat bagi *Salesman* untuk berperilaku aman dalam berkendara. Nilai signifikansi atau *p-value* sebesar 0,003 ($p<0,05$) yang artinya variabel pengetahuan *safety riding* berpengaruh signifikan terhadap variabel perilaku berkendara. *Degree of freedom* (df) menunjukkan jumlah variabel bebas yang diteliti pengaruhnya terhadap variabel terikat pada analisis regresi logistik. Dalam penelitian ini df berjumlah 3 variabel yaitu Pengalaman, Kepemilikan SIM, dan Pengetahuan *Safety Riding*.

Pembahasan

Hubungan Pengetahuan *Safety Riding* dengan Perilaku Berkendara

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan ($p\text{-value} = 0,000$) antara pengetahuan *safety riding* dengan perilaku berkendara pada *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi, berdasarkan hasil tersebut maka diketahui semakin baik pengetahuan *safety riding* seseorang maka perilaku berkendara orang tersebut akan menjadi semakin baik. Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan sangat bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang akan di ambil. Seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas dan baik akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan, suatu tindakan yang didasari oleh pengetahuan akan bersifat langgeng dan berkelanjutan [6]. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian [7] bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES, dengan nilai signifikansi *p-value* sebesar 0,044 diketahui bahwa sebagian besar responden memiliki pengetahuan yang kurang dan berperilaku tidak aman dalam berkendara. Hasil penelitian lain yang sejalan juga telah dilakukan oleh [8], bahwa antara pengetahuan dengan *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang terdapat hubungan dengan nilai signifikansi *p-value* sebesar 0,004.

Hubungan Usia dengan Perilaku Berkendara

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan (p -value = 0,115) antara usia dengan perilaku berkendara pada *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi, berdasarkan hasil tersebut maka diketahui antara usia muda dan tua tidak menjamin bahwa perilaku berkendara aman hanya pada salah satu pihak begitupun sebaliknya. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian [9] bahwa tidak terdapat hubungan antara umur dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang, dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,407. Hasil penelitian lain yang sejalan juga telah dilakukan oleh [10] bahwa tidak terdapat hubungan antara usia dengan *safety riding* pada pengendara Gojek di Komunitas Gojek Horas Medan Tahun 2018, dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,331.

Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Berkendara

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan (p -value = 0,458) antara jenis kelamin dengan perilaku berkendara pada *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi, berdasarkan hasil tersebut maka diketahui antara pengendara perempuan dan laki-laki tidak menjamin bahwa perilaku berkendara aman hanya pada salah satu pihak begitupun sebaliknya. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian [11] bahwa tidak terdapat hubungan antara jenis kelamin perilaku Keselamatan Berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan, dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,969.

Hubungan Pengalaman dengan Perilaku Berkendara

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan (p -value = 0,036) antara pengalaman dengan perilaku berkendara pada *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi, berdasarkan hasil tersebut maka diketahui semakin lama pengalaman berkendara seseorang maka perilaku berkendara orang tersebut akan menjadi semakin baik. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian [12] bahwa antara pengalaman berkendara dengan perilaku memiliki perbedaan secara proporsional. Proporsi pengemudi dalam berperilaku tidak aman akan semakin menurun ketika pengemudi tersebut bertambah pengalamannya. Hasil penelitian lain yang sejalan juga telah dilakukan oleh [13], diperoleh nilai signifikansi p -value sebesar 0,021, bahwa ada hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM).

Hubungan Kemampuan dengan Perilaku Berkendara

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan (p -value = 0,408) antara kemampuan mengemudikan jenis kendaraan yang bisa dikendarai oleh responden dengan perilaku berkendara pada *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi, berdasarkan hasil tersebut maka diketahui antara kemampuan mengemudikan mobil, motor, dan/atau keduanya tidak menjamin bahwa perilaku berkendara aman hanya pada salah satu pihak begitupun sebaliknya. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian [14], bahwa antara penguasaan kendaraan dengan sikap tidak terdapat hubungan. Dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,261, hal ini menunjukkan kemampuan dalam menguasai jenis kendaraan tidak menentukan sikap seseorang dalam berkendara.

Hubungan Kepemilikan SIM dengan Perilaku Berkendara

Berdasarkan hasil penelitian ini yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan (p -value = 0,037) antara kepemilikan SIM dengan perilaku berkendara pada *salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi, berdasarkan hasil tersebut maka diketahui apabila seorang pengendara telah memiliki SIM harus berperilaku aman dalam berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa seseorang yang telah memiliki SIM akan lebih mengetahui dan memahami serta dapat mengemudi kendaraan dengan aman dan mematuhi peraturan lalu lintas saat berkendara, secara jelas bahwa lisensi pihak kepolisian yang berwenang memberikan Surat Izin Mengemudi (SIM) pada pengendara kendaraan bermotor yang telah memenuhi persyaratan. Hasil ini sejalan dengan hasil penelitian [15], bahwa terdapat hubungan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wandulako, dimana nilai hubungan kedua variabel bernilai sedang, dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,041. Hasil penelitian lain yang sejalan juga telah dilakukan oleh [16], bahwa lebih banyak responden berperilaku kurang baik dalam berkendarsepeda motor dan tidak memiliki SIM. Sesuai UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [17] beberapa syarat yaitu lulus ujian teori, praktik, dan keterampilan oleh stimulator merupakan persyaratan yang harus terpenuhi untuk mendapatkan SIM.

Keterbatasan Penelitian

Adanya bias informasi yaitu bias yang muncul karena informasi yang dikumpulkan dari responden salah atau kurang tepat. Dalam hal ini ada kemungkinan responden tidak jujur dalam memberi jawaban, serta kemungkinan lain responden salah dalam menafsirkan pertanyaan. Penelitian ini menggunakan metode *cross sectional study* sehingga sulit untuk menentukan

sebab dan akibat karena pengambilan data resiko dan efek dilakukan dalam saat yang bersamaan. Alasan penggunaan metode *cross sectional study* karena pada metode ini seluruh variabel diukur dan diamati pada saat yang sama (*one point in time*) sehingga lebih memudahkan peneliti dalam melakukan penelitian. Beberapa responden yang tidak datang tepat waktu saat pengambilan data, cenderung mengisi kuesioner dengan terburu-buru dan emosi tinggi. Dalam hal ini karena responden harus segera berangkat ke lapangan untuk melakukan pekerjaan. Dalam melakukan pengukuran pada penelitian ini hanya dilakukan dengan kuesioner dan observasi survey awal sehingga hasilnya masih kurang optimal dan tidak objektif, hal tersebut dilakukan karena pertimbangan keadaan responden serta waktu penelitian. Untuk peneliti selanjutnya disarankan untuk melakukan penelitian dengan jumlah sampel penelitian yang lebih banyak karena semakin banyak sampel maka semakin baik hasil penelitian.

Simpulan

Pengetahuan *safety riding* ($p\text{-value} = 0,000$), Pengalaman ($p\text{-value} = 0,036$), dan Kepemilikan SIM ($p\text{-value} = 0,037$) berhubungan signifikan terhadap perilaku berkendara. Sedangkan Usia ($p\text{-value} = 0,115$), Jenis kelamin ($p\text{-value} = 0,458$), Kemampuan ($p\text{-value} = 0,408$) tidak berhubungan signifikan terhadap perilaku berkendara. Variabel bebas pengetahuan *safety riding* memiliki kekuatan hubungan 8,1 kali lipat (OR = 8,181) terhadap perilaku berkendara pada *Salesman* di CV. Zahra Ilham Abadi.

Bagi *salesman* yang mengendarai kendaraan bermotor agar lebih menyadari untuk memahami dan menerapkan perilaku *safety riding* di jalan raya sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, hal tersebut seperti melakukan pengecekan kendaraan sebelum berkendara, menggunakan helm, servis kendaraan secara rutin, melengkapi atribut motor seperti spion, mentaati peraturan lalu lintas seperti mentaati rambu-rambu lalu lintas, melengkapi administrasi kendaraan SIM dan STNK, memastikan fisik dan mental siap berkendara dan tidak dalam kondisi mengantuk, lebih berhati-hati untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan.

Bagi pemilik perusahaan untuk mengadakan pelatihan dan sosialisasi mengenai *safety riding* untuk memastikan bahwa para *salesman* memiliki pengetahuan yang cukup sebelum bekerja sebagai seorang *salesman*, atau setidaknya memberikan persyaratan wajib bagi para *salesman* untuk memiliki SIM baik SIM C dan/atau SIM A, bahwa Surat Izin Mengemudi

(SIM) merupakan lisensi yang diberikan oleh pihak kepolisian kepada pengendara kendaraan bermotor yang telah memenuhi persyaratan berkendara.

Bagi pihak kepolisian satuan lalu lintas diharapkan lebih memperketat dan menindak pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan pengendara yang mengesampingkan *safety riding* di jalan raya. Langkah lain seperti memberikan sosialisasi kepada masyarakat terkait *safety riding* bagi para pengendara bermotor agar lebih sadar dan menjamin keselamatan dalam berkendara.

Bagi peneliti selanjutnya perlu dilakukan penelitian yang mendalam tentang faktor-faktor lain yang mempengaruhi perilaku dari pengendara kendaraan bermotor, selain itu untuk menambah serta memperkaya ilmu pengetahuan dan wawasan dalam bidang ilmu Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dalam berbagai sektor bidang, bukan hanya di lalu lintas jalan raya, namun di lokasi lain diluar tempat kerja.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih ditujukan kepada dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, ilmu, saran dalam penyusunan penelitian ini dan dosen penguji yang telah menguji dan memberikan evaluasi dalam penyusunan penelitian ini.

Daftar Pustaka

1. A. Marsaid, Hidayat M, "Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor diwilayah Polres Kabupaten Malang," vol. Vol 1 (2):, 2013.
2. G. Amanda, "Indonesia Urutan Pertama Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas," 2014. .
3. R. Situmorang, "WHO: Angka Kecelakaan Lalulintas di Indonesia Tertinggi Se-Asia," 2016. .
4. M. Ismail, "681 Lakalantas Terjadi Selama 2016, Korban Tewas 67 Orang," 2017. .
5. Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&B*. Bandung: Alfabeta. 2012.
6. R. Ariwibowo, "Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik," *Kesehat. Masy.*, vol. 2 No.1., 2013.
7. H. M. Azizah, "Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015," Universitas Negeri Semarang, 2016.
8. B. K. dan I. W. Adinugroho, Nurcahyo, "Faktor yang Berhubungan dengan Praktik

-
- Safety Driving pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang,” *J. Kesehat. Masy.*, vol. Volume 2, 2014.
9. Rizal Khakim, “Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety. Riding Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang,” Universitas Muhammadiyah Semarang, 2016.
 10. Qadri M Hasanul, “Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Pekerja Transportasi Online Pengguna Roda Dua di Komunitas Go-Home (Gojek Horas Medan) Tahun 2018,” Universitas Sumatra Utara, 2018.
 11. Kaisun Fara, “Analisis Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan,” Universitas Islam Negeri Sumatra Utara, 2020.
 12. D. Nurtanti, “Gambaran Perilaku Pengendara sepeda Motor di Jalan Arteri Margonda Depok terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2002.,” Universitas Indonesia, 2002.
 13. M. R. R. dan A. W. Firmansyah, Andi, “Faktor Yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di PT Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten. Pangkep Tahun 2013.,” 2013.
 14. Suhartono, “Analisis Antara Pengetahuan Safety Riding dengan Faktor-faktor yang Mempengaruhi Sikap Berkendara Pada Mahasiswa Program Studi D4 Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sekolah Vokasi Universitas Sebelas Maret,” Universitas Sebelas Maret, 2020.
 15. dkk Colle, “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA Negeri 1 Wundolako Kabupaten Kolaka Tahun 2016,” Kolaka : Universitas Halu Oleo., 2016.
 16. D. Maharani, “Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku remaja berkendara sepeda motor di sepanjang ruas jalan Matraman-Rawamangu, Jakarta Timur,” UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2013.
 17. Presiden Republik Indonesia., *Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* 2009.
-