

DAFTAR PUSTAKA

- ADE, G. A. (2021). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengguna Sepeda Motor Di Jalan Raya Lingkar Selatan Kabupaten Pati. Skripsi.
- Nastiti, D. P., Widjasena, B., & Ekawati, E. (2017). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kebiasaan Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Angkot Daerah Tembalang Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 3(3), 356-369.
- Ghozali, M. L., Umam, M. H., Iwanebel, F. Y., Sulanam, S., & Nazal, A. M. (2019). Fiqih lalu lintas.
- Angeline, P., & Arjadi, R. (2021). Peran Kontrol Diri Sebagai Prediktor Perilaku Mengemudi Agresif Pada Pengemudi Mobil Di Jakarta. *MANASA*, 10(1), 55-64.
- Waldani, D. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving PT. Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang-Padang. *Ensiklopedia of Journal*, 3(2), 318-323.
- Handayani, R. (2017). Gambaran Kelelahan Kerja Pada Awak Mobil Tangki Di Terminal Bahan Bakar Minyak PT. Pertamina (Persero) Medan Group Labuhan Deli. Universitas Sumatera Utara.
- Aspuriyah, A. (2021). Pengaruh Pola Asuh Orang Tua Terhadap Perilaku Sosial MI PAS Baitul Qur'an Gontor Ponorogo (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Ponorogo).
- Kurniawan, A. (2020). *Hubungan Beban Kerja Terhadap Kepuasan Kerja Pada Supir Truk Di Kabupaten Klaten* (Doctoral Dissertation, Universitas Widya Dharma Klaten).
- Astuti, D., Sumiati, S., Sumaryono, D., Marsofely, R. L., & Ismiati, I. (2020). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja Di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu* (Doctoral Dissertation, Poltekkes Kemenkes Bengkulu).
- Noviandi, A. A. R., Hartanti, R. I., & Ningrum, P. T. (2017). Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang. *Jurnal Kesehatan*, 5(2), 121-128.
- Al-Insyirah, L. P. P. M. (2017). Faktor Eksternal Yang Berhubungan Dengan safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota/Oplet Po. Bayu Putra Di Kota Pekanbaru. *Al-Tamimi Kesmas: Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat (Journal Of Public Health Sciences)*, 5(2), 93-101.
- Fristia, M. A., & Sunuharyo, B. S. (2019). Pengaruh Kemampuan Kerja Dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan (Studi Pada Pengemudi Taksi PT. Citra Perdana Kendedes Malang). *Jurnal Administrasi Bisnis*, 73(1), 225-232.

- Yuwono, A. A., & Rezanias Asyfiradayati, S. K. M. (2017). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir Bus Di Terminal Tirtonadi* (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Yakin, A. (2021). Peranan Polri Dalam Menciptakan Ketertiban Lalu Lintas (Studi Di Wilayah Polres Sampang). *Dinamika: Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, 27(13), 2009-2023.
- Purba, B. (2017). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Loyalitas Karyawan Pada PT. Karya Swadaya Abadi (Karsa) Medan. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 17(1), 16-29.
- Randika, D. (2017). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Taksi (Studi Kasus Taksi Gemah Ripah Kota Bandung)* (Doctoral Dissertation, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Unpas Bandung).
- Yuwono, A. A., & Rezanias Asyfiradayati, S. K. M. (2017). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir Bus Di Terminal Tirtonadi* (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Sumantri, A. S. (2018). Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna Stimart "Amni" Semarang. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 17(2).
- Sumantri, A. S. (2018). Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna Stimart "Amni" Semarang. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 17(2).
- Lestari, U. S., & Khairat, A. (2021). Identifikasi Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Luar Kota Banjarbaru. *Borneo Engineering: Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 155-166
- Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Supir Travel Di PT. Libra Wisata Transport. *PROTOTIF Jurnal Kesehatan Masyarakat*.
- Aini, N., Indrawati, R., & Rusmiati, D. (2021). Pengetahuan Sebagai Faktor Penentu Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Truk. *Jurnal Ayurveda Medistra*, 3(1), Article 1.
- De Risky, P., Asnel, R., & Ningsih, K. W. (2019). Analisis Faktor Lingkungan Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Dump Truck. *Econews*, 2(2), 44-53.
- Rahma, S. A., Kurniawan, B., & Jayanti, S. (2017). Perilaku Aman Berkendara Pengemudi Truk Tangki Bbm (Studi Kualitatif Di Perusahaan Distribusi Bbm Pt X Kota Semarang). *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 5(5), 378-387.
- Sidik, A. I. (2019). Gambaran Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Purwokerto. (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Purwokerto).
- Purba, B. (2017). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Loyalitas

Karyawan Pada PT. Karya Swadaya Abadi (Karsa) Medan. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 17(1), 16-29.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Lintas Dan Angkutan Jalan.

Khusnul, I. A., Muda, C. A. K., Azteria, V., & Handayani, P. (2021). FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI BUS AKAP. MIKKI (Majalah Ilmu Keperawatan dan Kesehatan Indonesia), 10(1).

Indrawati, R., & Rusmiati, D. (2021). Pengetahuan Sebagai Faktor Penentu Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Truk. *Jurnal Ayurveda Medistra*, 3(1).

The Global Status Report On Road Safety 2018, World Health Organization.

Deva Sembiring, A. (2019). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Bus Kpub Di Terminal Pinang Baris Medan Tahun 2019. (Doctoral Dissertation, Institut Kesehatan Helvetia).

Badan Pusat Statistik. (2020).

Badan Pusat Statistik. (2017).

Walewangko, S. A., Jootje, M. L., & Warouw, F. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Supir Bus Trayek Manado-Tondano Diterminal Karombasan. *Kesmas*, 10(6).

Noviandi, A. A. R., Hartanti, R. I., & Ningrum, P. T. (2017). Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang (Influence Factor Of Unsafe Driving On Bus Driver Jember-Kencong-Lumajang Route). *Jurnal Kesehatan*, 5(2), 58–66.

Saputra, B., & Savitri, D. (2021). Analisis Hubungan antara Volume, Kecepatan dan Kepadatan Lalu-Lintas Berdasarkan Model Greenshield, Greenberg dan Underwood. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 5(1).

Syahfitri, F. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Mengemudi Pada Pengemudi Truk Barang Di Ekspedisi Jadi Jaya Express Medan Tahun 2018.

Al Mukaromah, M., Yuliari, K., & Arifin, M. (2019). Dampak Keberadaan Transportasi On Line Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri. *JIMEK: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi*, 2(2), 168-181.

Juhaini, 2018. Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120) – UniversitasSumatra

Bagaswara, D. G., Antari, N. K. A. J., Widnyana, M., & Wibawa, A. PENGARUH DURASI KERJA TERHADAP DISABILITAS LEHER PADA SOPIR TAKSI ONLINE DI DENPASAR.

ADMAJAYA, P., & Andarini, D. (2020). *Road Safety Audit Dalam Aspek*

Manajemen Dan Keselamatan Lalu Lintas Pada Jalan Raya Lintas Sumatera Selatan Di Rute Palembang-Indralaya KM 27-32 (Doctoral dissertation, Sriwijaya University).

- Association for Safe International Road Travel. (2018). Annual Global Road Crash Statistics. Idrus, M., Hj, B., Athirah, N., Mohamad, B., & Samsuddin, N. B. (2016). Analysis Of Road Infrastructural Audits Along Jalan Batu Pahat- Kluang Malaysia : A Case Study Analysis of Road Infrastructural Audits Along Jalan Batu Pahat - Kluang Malaysia : A Case Study, (April 2018), 0–5.
- Arkatkar, S., Velmurugan, S., Puvvala, R., Ponnu, B., and Narula, S. (2016). “Methodology for Simulating Heterogeneous Traffic on Expressways in Developing Countries: A Case Study in India.” *Transp. Lett.*, 00: 1–16.
- Mao, X., Yuan, C., Gan, J., & Zhang, S. (2019). Risk factors affecting traffic accidents at urban weaving sections: Evidence from China. *International journal of environmental research and public health*, 16(9), 1542
- Cham, A. M., Lasuba, A., Chan, R. Y., Jockmet, A. L., Korokon, A. S., Aguer, M. A., & Otwari, J. L. (2017). Causes of road traffic accidents in Juba. *South Sudan Medical Journal*, 10(2), 37-39
- Nastiti, F. A. (2017). Hubungan antara kepemilikan SIM C dan keikutsertaan dalam tes pembuatan SIM dengan pengetahuan berkendara dan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sidoarjo. *The Indonesian Journal of Public Health*, 12(2), 167-178.
- Haryono., Danang Darunanto., Endang Wahyuni. (2018). Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 05 No. 03*, November 2018
- Yuliani, M., Wahyuni, I., & Ekawati, E. (2021). HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN, PENERAPAN PROSEDUR KERJA, PUNISHMENT DAN STRES KERJA TERHADAP SAFETY BEHAVIOR PADA PEKERJA KONSTRUKSI DI PT X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 9(1), 58-64.
- Sekaryadi, Y., & Setiawan, D. (2020). Kajian korelasi kecelakaan dengan kepadatan lalu lintas di ruas jalan Cianjur-Sukabumi. *JURNAL MOMEN TEKNIK SIPIL*, 2(2).
- Furqan, H., Sinaga, T. F., & Nugraha, J. R. (2021). PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PELAKSANAAN PPKM DARURAT DI KABUPATEN GARUT. *Jurnal Pemerintahan Dan Keamanan Publik (JP dan KP)*, 80-88.
- Muthalib, A. (2016). PERJUMPAAN ISLAM DAN KATOLIK (Upaya Mencari Akar Epistemologi Tentang Konsep Keselamatan). *Jurnal Sosiologi Reflektif*, 10(1), 35-62.
- Ibrahim, H., Widyastuty, L., & Ekasari, R. (2020). Kesehatan Kerja: dalam Tinjauan Perspektif Islam.

- Tsuboi, T., & Yoshikawa, N. (2020). Traffic flow analysis in Ahmedabad (India). *Case Studies on Transport Policy*, 8(1), 215-228.
- Eriawan, A. A. (2018). Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Divisi Maintenance Dengan Metode Plan Do Check Action (Pdca) Pada Lembaga Yang Bergerak Dalam Pengetahuan Islam Dan Arab Jakarta.
- Marzullanenti, Q., Ginanjar, R., & Listyandini, R. (2020). Perlindungan Hukum Bagi Tenaga Kerja Terhadap Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (Studi Komparasi Antara Hukum Islam Dan Perundang-Undangan) Di Pt Unitex Tbk Tahun 2019. *Promotor*, 3(1), 79-87.
- Pratama, R. A. (2019). Mekanisme Perlindungan Kesehatan Karyawan Atas Klaim Kecelakaan Kerja Ditinjau Dari Hukum Ekonomi Syari'ah (Studi Kasus Pt. Pembangunan Perumahan Urban Palembang)(Doctoral Dissertation, Universitas Islam Negeri Raden Fatah).
- Washil, N. F. M., & Azzam, A. A. M. (2017). *Qawa'id Fiqqiyah*. Jakarta: Amzah.
- Yuwono, A. A., & Rezaniasyfiradayati, S. K. M. (2017). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir Bus Di Terminal Tirtonadi (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Khairuddin, K. (2022). Hubungan Antara Stress Kerja dengan Produktivitas kerja pada Karyawan. *JURNAL SOCIAL LIBRARY*, 2(1), 24-30.
- Carlos, D., Yasnani, Y., & Afa, J. R. (2017). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Pengemudi Truk Tangki Di Terminal Bbm Pt. Pertamina (Persero) Kec. Latambaga Kab. Kolaka Tahun 2016 (Doctoral Dissertation, Haluoleo University).
- Puteri, A. D. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport. *Prepotif: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4(1), 1-10.
- Tuasikal, H. (2020). Faktor Yang Mempengaruhi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Ojek Online Di Kota Ambon (Doctoral Dissertation, Universitas Hasanuddin).
- Rahman, M. F. (2018). Hubungan Beban Kerja Mental Terhadap Human Error Driver Gojek Kota Malang. *Jurnal Valtech*, 1(2), 37-42.
- Waldani, D. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pt. Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang-Padang. *Ensiklopedia Of Journal*, 3(2), 318-323.
- Noviandi, A. A. R., Hartanti, R. I., & Ningrum, P. T. (2017). Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang. *Jurnal Kesehatan*, 5(2), 121-128.
- Anggana, E. P., Aeni, F. N., Nuraini, R., & Basuki, A. (2019, October). Pengaruh Tingkat Pendapatan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Keluarga Pengguna Sepeda Motor: Studi Kasus Rt 07 Rw Ii Kelurahan Sumurpanggang, Kecamatan Margadana, Kota Tegal. In *Prosiding Forum*

Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi.

- Zamara, A. J., Camelia, A., & Listianti, A. N. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Stres Kerja Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Pasar Raya-Lubuk Buaya Padang (Doctoral Dissertation, Sriwijaya University).
- Rahmat, H. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Persepsi Safety Riding Pengendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Baru Fakultas Ilmu Kesehatan 2017 (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Mutiara.H.A (2017). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa. Public Health Department Sport Science Faculty Semarang State University
- Octavariny, R., Pajaitan, D. H., Parinduri, A. I., & Siregar, W. W. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Pekerja. *Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat*, 6(2), 83-88.
- Lumante, D. I., Telew, A., & Bawiling, N. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado. *Epidemia: Jurnal Kesehatan Masyarakat Unima*, 7-13.
- Indrawati, R., & Rusmiati, D. (2021). Pengetahuan Sebagai Faktor Penentu Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Truk. *Jurnal Ayurveda Medistra*, 3(1).
- Manurung J, Sitorus Me, Rinaldi R. Faktor- Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go- Jek) Di Kota Medan Sumatera Utara. *J Heal Sci Physiother*. 2019;
- Al-Insyirah, L. P. P. M. (2017). Faktor Eksternal Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota/Oplet Po. Bayu Putra Di Kota Pekanbaru. *Al-Tamimi Kesmas: Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat (Journal Of Public Health Sciences)*, 5(2), 93-101.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 KUESIONER

FAKTOR – FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA PENGEMUDI ANGKOT DI KOTA MEDAN

NAMA :

KEPEMILIKAN ANGKOT

- A. Milik pribadi
- B. Sewaan
- C. Supir tembak



SOSIAL & EKONOMI

1. UMUR :

- 18-28 tahun
- 29-39 tahun
- Lebih dari 39 tahun

2. FAKTOR PENDIDIKAN

- A. SMA
- B. SMP
- C. SD
- D. Tidak pernah bersekolah

3. PENGHASILAN PERHARI

- A. <Rp.100.000
- B. >Rp.100.000

DURASI KERJA

- A. <8 jam
- B. >8 jam

MASA KERJA

Berapa lama Anda sudah menjadi supir angkot?

- A. >2 tahun
- B. <2 tahun

KEPEMILIKAN SIM

Apakah Anda memiliki SIM ?

- A. Ya
- B. Tidak

**KONDISI KENDARAAN**

No.	Pernyataan	Baik	Kurang Baik
1.	Lampu depan dan lampu sign berfungsi dengan baik		
2	Ketebalan ban melebihi trade wear indikator		
3	Pengait sabuk pengaman terbuat dari besi, tali sabuk kencang dan bila digunakan terdengar bunyi “klik”		
4	Kaca spion terpasang di ke dua sisi mobil penumpang dan dalam kondisi bersih, tidak ada kerusakan dan tidak ada goresan		
5	Terdapat spidometer dan masih bisa digunakan		

BEBAN KERJA

No.	Pernyataan	Ya	Tidak
-----	------------	----	-------

1.	Saya menikmati pekerjaan yang saya lakukan		
2	Beban kerja yang saya alami sesuai dengan penghasilan yang didapatkan		
3	Adanya jaminan jika terjadi kecelakaan dalam bekerja		
4	Pekerjaan selalu mencapai target setoran		
5	Pekerjaan saya mampu mencukupi kebutuhan keluarga sehari-hari		

PERILAKU

No.	Pernyataan	Baik	Tidak baik
1.	Penggunaan sabuk pengaman dalam mengemudi		
2.	Sopir memanaskan mesin mobil lebih dari sepuluh menit sebelum digunakan		
3.	Sopir merokok saat mengemudi		
4.	Sopir tidak menggunakan HP saat mengemudi		
5.	Sopir mengemudi dengan kecepatan tinggi <80 km/jam		
6.	Sopir mendahului kendaraan lain yang berada didepan		
7	Sopir menghidupkan lampu sign saat hendak berbelok		
8.	Sopir mengerem dadakan saat mengemudi		

LAMPIRAN 2 OUTPUT UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS

1. UJI VALIDITAS

a. Kondisi Kendaraan

		Correlations					
		X1	X2	X3	X4	X5	Total.X
X1	Pearson Correlation	1	.172	.139	.107	-.107	.523**
	Sig. (2-tailed)		.363	.465	.574	.574	.003
	N	30	30	30	30	30	30
X2	Pearson Correlation	.172	1	.312	-.050	.321	.711**
	Sig. (2-tailed)	.363		.094	.794	.083	.000
	N	30	30	30	30	30	30
X3	Pearson Correlation	.139	.312	1	-.172	-.247	.409*
	Sig. (2-tailed)	.465	.094		.363	.189	.025
	N	30	30	30	30	30	30
X4	Pearson Correlation	.107	-.050	-.172	1	.086	.397*
	Sig. (2-tailed)	.574	.794	.363		.651	.030
	N	30	30	30	30	30	30
X5	Pearson Correlation	-.107	.321	-.247	.086	1	.434*
	Sig. (2-tailed)	.574	.083	.189	.651		.016
	N	30	30	30	30	30	30
Total.X	Pearson Correlation	.523**	.711**	.409*	.397*	.434*	1
	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.025	.030	.016	
	N	30	30	30	30	30	30

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

b. Beban Kerja

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

		Correlations					
		BK1	BK2	BK3	BK4	BK5	Total.BK
BK1	Pearson Correlation	1	-.120	-.189	.062	.267	.386*
	Sig. (2-tailed)		.527	.317	.743	.153	.035
	N	30	30	30	30	30	30
BK2	Pearson Correlation	-.120	1	.196	.018	.208	.468**
	Sig. (2-tailed)	.527		.300	.923	.271	.009
	N	30	30	30	30	30	30
BK3	Pearson Correlation	-.189	.196	1	.094	.141	.440*
	Sig. (2-tailed)	.317	.300		.619	.456	.015
	N	30	30	30	30	30	30

P7	Pearson Correlation	.313	.247	.247	.247	.126	.110	1	.110	.526**
	Sig. (2-tailed)	.092	.189	.188	.189	.508	.563		.563	.003
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
P8	Pearson Correlation	.193	-.085	.028	-.085	.464**	1.000**	.110	1	.581**
	Sig. (2-tailed)	.307	.656	.884	.656	.010	.000	.563		.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Total.P	Pearson Correlation	.602**	.585**	.489**	.585**	.626**	.581**	.526**	.581**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.006	.001	.000	.001	.003	.001	
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2. UJI RELIABILITAS



Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.230	5

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	5.80	1.131	.146	.152
X2	5.73	.892	.396	-.144 ^a
X3	5.80	1.269	.012	.280
X4	5.60	1.283	-.012	.306
X5	5.73	1.237	.029	.268

a. The value is negative due to a negative average covariance among items. This violates reliability model assumptions. You may want to check item codings.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.413	5

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
BK1	5.73	1.582	.014	.502
BK2	5.90	1.472	.122	.425
BK3	5.93	1.513	.097	.440

Maximu m	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2
Sum	230	286	153	200	186	144	248	213	212	205

Kepemilikan Angkot

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Milik pribadi	26	22.2	22.2	22.2
Sewaan	69	59.0	59.0	81.2
Supir tembak	22	18.8	18.8	100.0
Total	117	100.0	100.0	

Umur

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 18-28 Tahun	29	24.8	24.8	24.8
29-39 Tahun	45	38.5	38.5	63.2
>40 Tahun	43	36.8	36.8	100.0
Total	117	100.0	100.0	

Pendidikan Terakhir

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid SD	17	14.5	14.5	14.5
SMP	31	26.5	26.5	41.0
SMA	69	59.0	59.0	100.0
Total	117	100.0	100.0	

SIKAMATEDA UTADA MEDANI

Penghasilan Perhari

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Rp<100.000	81	69.2	69.2	69.2
Rp>100.000	36	30.8	30.8	100.0
Total	117	100.0	100.0	

Durasi Kerja

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid <8 Jam	34	29.1	29.1	29.1
>8 Jam	83	70.9	70.9	100.0
Total	117	100.0	100.0	

Masa Kerja

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
<2 Tahun	48	41.0	41.0	41.0
Valid >2 Tahun	69	59.0	59.0	100.0
Total	117	100.0	100.0	

Kepemilikan SIM

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Ya	90	76.9	76.9	76.9
Valid Tidak	27	23.1	23.1	100.0
Total	117	100.0	100.0	

Kondisi Kendaraan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Baik	21	17.9	17.9	17.9
Valid Kurang Baik	96	82.1	82.1	100.0
Total	117	100.0	100.0	

Beban Kerja

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Ya	22	18.8	18.8	18.8
Valid Tidak	95	81.2	81.2	100.0
Total	117	100.0	100.0	

SIKAP TETAPAN MEDANI**Perilaku Safety Driving**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Baik	29	24.8	24.8	24.8
Valid Tidak Baik	88	75.2	75.2	100.0
Total	117	100.0	100.0	

LAMPIRAN 4 OUTPUT BIVARIAT**Case Processing Summary**

		Cases		
		Valid	Missing	Total

	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Pendidikan Terakhir * Perilaku Safety Driving	117	100.0%	0	0.0%	117	100.0%
Penghasilan Perhari * Perilaku Safety Driving	117	100.0%	0	0.0%	117	100.0%
Durasi Kerja * Perilaku Safety Driving	117	100.0%	0	0.0%	117	100.0%
Masa Kerja * Perilaku Safety Driving	117	100.0%	0	0.0%	117	100.0%
Kepemilikan SIM * Perilaku Safety Driving	117	100.0%	0	0.0%	117	100.0%
Kondisi Kendaraan * Perilaku Safety Driving	117	100.0%	0	0.0%	117	100.0%
Beban Kerja * Perilaku Safety Driving	117	100.0%	0	0.0%	117	100.0%

Pendidikan Terakhir * Perilaku Safety Driving

Crosstab

		Perilaku Safety Driving		Total	
		Baik	Tidak Baik		
Pendidikan Terakhir	SD	Count	8	9	17
		Expected Count	4.2	12.8	17.0
		% within Perilaku Safety Driving	27.6%	10.2%	14.5%
	SMP	Count	10	21	31
		Expected Count	7.7	23.3	31.0
		% within Perilaku Safety Driving	34.5%	23.9%	26.5%
	SMA	Count	11	58	69
		Expected Count	17.1	51.9	69.0
		% within Perilaku Safety Driving	37.9%	65.9%	59.0%
Total	Count	29	88	117	
	Expected Count	29.0	88.0	117.0	
	% within Perilaku Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)

Pearson Chi-Square	8.347 ^a	2	.015
Likelihood Ratio	7.999	2	.018
Linear-by-Linear Association	8.270	1	.004
N of Valid Cases	117		

a. 1 cells (16.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4.21.

Penghasilan Perhari * Perilaku Safety Driving

Crosstab

		Perilaku Safety Driving		Total	
		Baik	Tidak Baik		
Penghasilan Perhari	Rp<100.000	Count	12	69	81
		Expected Count	20.1	60.9	81.0
		% within Perilaku Safety Driving	41.4%	78.4%	69.2%
	Rp>100.000	Count	17	19	36
		Expected Count	8.9	27.1	36.0
		% within Perilaku Safety Driving	58.6%	21.6%	30.8%
Total	Count	29	88	117	
	Expected Count	29.0	88.0	117.0	
	% within Perilaku Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	14.040 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	12.356	1	.000		
Likelihood Ratio	13.283	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	13.920	1	.000		
N of Valid Cases	117				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8.92.

b. Computed only for a 2x2 table

Durasi Kerja * Perilaku Safety Driving

Crosstab

		Perilaku Safety Driving		Total	
		Baik	Tidak Baik		
Durasi Kerja	<8 Jam	Count	13	21	34
		Expected Count	8.4	25.6	34.0
		% within Perilaku Safety Driving	44.8%	23.9%	29.1%
	>8 Jam	Count	16	67	83
		Expected Count	20.6	62.4	83.0
		% within Perilaku Safety Driving	55.2%	76.1%	70.9%
Total	Count	29	88	117	
	Expected Count	29.0	88.0	117.0	
	% within Perilaku Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4.650 ^a	1	.031		
Continuity Correction ^b	3.689	1	.055		
Likelihood Ratio	4.424	1	.035		
Fisher's Exact Test				.037	.029
Linear-by-Linear Association	4.610	1	.032		
N of Valid Cases	117				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8.43.

b. Computed only for a 2x2 table

Masa Kerja * Perilaku Safety Driving

Crosstab

		Perilaku Safety Driving		Total	
		Baik	Tidak Baik		
Masa Kerja	<2 Tahun	Count	16	32	48
		Expected Count	11.9	36.1	48.0
		% within Perilaku Safety Driving	55.2%	36.4%	41.0%
	>2 Tahun	Count	13	56	69

Total	Expected Count	17.1	51.9	69.0
	% within Perilaku Safety Driving	44.8%	63.6%	59.0%
	Count	29	88	117
	Expected Count	29.0	88.0	117.0
	% within Perilaku Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%
	Driving			

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	3.189 ^a	1	.074		
Continuity Correction ^b	2.459	1	.117		
Likelihood Ratio	3.150	1	.076		
Fisher's Exact Test				.085	.059
Linear-by-Linear Association	3.162	1	.075		
N of Valid Cases	117				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11.90.

b. Computed only for a 2x2 table

Kepemilikan SIM * Perilaku Safety Driving

Crosstab

		Perilaku Safety Driving		Total	
		Baik	Tidak Baik		
Kepemilikan SIM	Ya	Count	24	66	90
		Expected Count	22.3	67.7	90.0
		% within Perilaku Safety Driving	82.8%	75.0%	76.9%
	Tidak	Count	5	22	27
		Expected Count	6.7	20.3	27.0
		% within Perilaku Safety Driving	17.2%	25.0%	23.1%
Total	Count	29	88	117	
	Expected Count	29.0	88.0	117.0	
	% within Perilaku Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.740 ^a	1	.390		
Continuity Correction ^b	.367	1	.545		
Likelihood Ratio	.775	1	.379		
Fisher's Exact Test				.456	.278
Linear-by-Linear Association	.733	1	.392		
N of Valid Cases	117				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6.69.

b. Computed only for a 2x2 table

Kondisi Kendaraan * Perilaku Safety Driving

Crosstab

		Perilaku Safety Driving		Total	
		Baik	Tidak Baik		
Kondisi Kendaraan	Baik	Count	15	6	21
		Expected Count	5.2	15.8	21.0
		% within Perilaku Safety Driving	51.7%	6.8%	17.9%
	Kurang Baik	Count	14	82	96
		Expected Count	23.8	72.2	96.0
		% within Perilaku Safety Driving	48.3%	93.2%	82.1%
Total	Count	29	88	117	
	Expected Count	29.0	88.0	117.0	
	% within Perilaku Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	
	Driving				

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	29.866 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	26.895	1	.000		
Likelihood Ratio	26.148	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	29.611	1	.000		

N of Valid Cases	117			
------------------	-----	--	--	--

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.21.

b. Computed only for a 2x2 table

Beban Kerja * Perilaku Safety Driving

Crosstab

		Perilaku Safety Driving		Total		
		Baik	Tidak Baik			
Beban Kerja	Ya	Count	11	11	22	
		Expected Count	5.5	16.5	22.0	
		% within Perilaku Safety Driving	37.9%	12.5%	18.8%	
	Tidak		Count	18	77	95
			Expected Count	23.5	71.5	95.0
			% within Perilaku Safety Driving	62.1%	87.5%	81.2%
Total		Count	29	88	117	
		Expected Count	29.0	88.0	117.0	
		% within Perilaku Safety Driving	100.0%	100.0%	100.0%	


Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	9.239 ^a	1	.002		
Continuity Correction ^b	7.649	1	.006		
Likelihood Ratio	8.299	1	.004		
Fisher's Exact Test				.005	.004
Linear-by-Linear Association	9.161	1	.002		
N of Valid Cases	117				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.45.

b. Computed only for a 2x2 table

LAMPIRAN 5 SURAT IZIN PENELITIAN



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 : balitbangmedan@yahoo.co.id Website : balitbang.pemkomedan.go.id

SURAT REKOMENDASI RISET
 NOMOR : 070/ 35 /Balitbang/2022

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Medan Nomor: 57 Tahun 2001, Tanggal 13 November 2001 dan Peraturan Walikota Medan Nomor: 55 Tahun 2010, tanggal 24 November 2010 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Medan dan setelah membaca/memperhatikan surat dari: Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. Nomor: B.55/Un.11/UM.I/PP.00.9/01/2022. Tanggal: 20 Desember 2021. Hal: Izin Riset.

Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Medan dengan ini memberikan Surat Rekomendasi Riset Kepada :


Nama	: Muhammad Hamzah F. Lubis.
NIM	: 0801171078.
Prodi	: Ilmu Kesehatan Masyarakat.
Lokasi	: Dinas Perhubungan Kota Medan.
Judul	: "Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Angkot Di Kota Medan".
Lamanya	: 3 (Tiga) Bulan.
Penanggung Jawab	: Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.

Dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Sebelum melakukan Riset terlebih dahulu harus melapor kepada pimpinan Organisasi Perangkat Daerah lokasi Yang ditetapkan.
2. Mematuhi peraturan dan ketentuan yang berlaku di lokasi Riset.
3. Tidak dibenarkan melakukan Riset atau aktivitas lain di luar lokasi yang telah direkomendasikan.
4. Hasil Riset diserahkan kepada Kepala Balitbang Kota Medan selambat lambatnya 2 (dua) bulan setelah Riset dalam bentuk soft copy atau melalui Email (balitbangmedan@yahoo.co.id).
5. Surat rekomendasi Riset dinyatakan batal apabila pemegang surat rekomendasi tidak mengindahkan ketentuan atau peraturan yang berlaku pada Pemerintah Kota Medan.
6. Surat rekomendasi Riset ini berlaku sejak tanggal dikeluarkan.

Demikian Surat ini diperbuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di : M e d a n.
 Pada Tanggal : 11 Januari 2022
 An.Kepala Balitbang Kota Medan
 Sekretaris,



Tembusan :

1. Walikota Medan (sebagai Laporan).
2. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
4. Arsip.



PEMERINTAH KOTA MEDAN
DINAS PERHUBUNGAN

Jalan Pinang Baris No.114-A Medan Kode Pos 20127
Telp. (061) 8450542

Medan, 08 Maret 2022

Nomor : 070/0714

Lamp. :-

Perihal : Selesai Melaksanakan Riset

Kepada Yth :

Wakil Dekan Bidang Akademik dan
Kelembagaan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Islam Negeri Sumatera Utara

Di -

Medan

Dengan hormat ;

1. Menindak lanjuti Surat Atas Nama Kepala Badan Penelitian Dan Pengembangan Kota Medan ; Nomor : 070/35/Balitbang/2022 Tanggal 11 Januari 2022 Perihal : Surat Rekomendasi Riset ; A.n Muhammad Hamzah F. Lubis; NPM : 0801171078 ; Program Studi : Ilmu Kesehatan Masyarakat.
2. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa yang bersangkutan telah selesai melaksanakan Riset pada Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

An. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan
Sekretaris
U.b KASUBBAG KEPEGAWAIAN DAN UMUM
DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN



LAMPIRAN 6 DOKUMENTASI



Gambar 6.1 Terminal Penumpang Pinang Baris



Gambar 6.2 Mobil pemeriksaan layak jalan

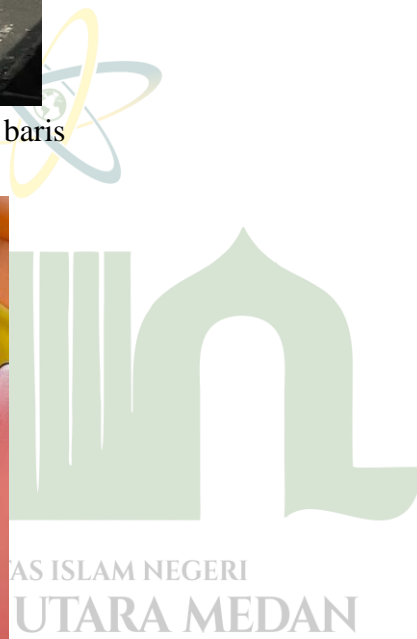




Gambar 6.3 Kondisi terminal pinang baris



Gambar 6.4 Kondisi baris depan angkot





Gambar 6.5 Wawancara dengan supir angkot



Gambar 6.6 Kondisi angkot bagian belakang

