

SKRIPSI

**HUBUNGAN FAKTOR *PREDISPOSING*, *REINFORCING*, DAN
ENABLING TERHADAP PERILAKU TIDAK AMAN MENGENEMUDI
(Studi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I)**



**TASA NABILLA
NIM 101811535020**

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
SEKOLAH ILMU KESEHATAN DAN ILMU ALAM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
BANYUWANGI
2022**

SKRIPSI

**HUBUNGAN FAKTOR *PREDISPOSING*, *REINFORCING*, DAN
ENABLING TERHADAP PERILAKU TIDAK AMAN MENGENAL
(Studi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I)**



**TASA NABILLA
NIM 101811535020**

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
SEKOLAH ILMU KESEHATAN DAN ILMU ALAM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
BANYUWANGI
2022**

PENGESAHAN

Dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi
Program Studi Kesehatan Masyarakat
Sekolah Ilmu Kesehatan dan Ilmu Alam Universitas Airlangga
dan diterima untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat (S.KM.)
pada tanggal 6 Januari 2023

Tim Penguji Skripsi:

Ketua : Dr. Mohammad Zainal Fatah, Drs., M.Kes
Anggota : 1. Prof. Dr. Tri Martiana, dr., M.S
2. Muh. Amin Mubarak, S.KM., M.KKK

Mengesahkan

Sekolah Ilmu Kesehatan dan Ilmu Alam
Universitas Airlangga

Direktur,

Prof. Dr. Soetrisno, dr., Sp.U. (K)
NIP 1956081986121001

PERSETUJUAN

**HUBUNGAN FAKTOR *PREDISPOSING*, *REINFORCING*, DAN
ENABLING TERHADAP PERILAKU TIDAK AMAN MENGENEMUDI
(Studi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I)**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat (S.KM.)
Program Studi Kesehatan Masyarakat
Sekolah Ilmu Kesehatan dan Ilmu Alam
Universitas Airlangga**

Oleh:

**TASA NABILLA
NIM 101811535020**

Banyuwangi, 13 Januari 2023

**Menyetujui
Pembimbing Utama,**



**Prof. Dr. Tri Martiana, dr., M.S.
NIP 195603031987012001**

**Mengetahui
Koordinator Program Studi Kesehatan Masyarakat,**



**Dr. Mohammad Zainal Fatah, Drs., M.S., M.Kes
NIP 196004161994031002**

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Tasa Nabilla
NIM : 101811535020
Program : Kesehatan Masyarakat Sekolah Ilmu Kesehatan dan
Studi Ilmu Alam Universitas Airlangga
Angkatan : 2018
Jenjang : Sarjana

menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi yang berjudul:

**HUBUNGAN FAKTOR *PREDISPOSING*, *REINFORCING*, DAN
ENABLING TERHADAP PERILAKU TIDAK AMAN MENGENAL
(Studi Kasus pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I)**

tidak dilakukan tindak plagiasi atau sejenisnya atas karya ilmiah orang lain. Apabila suatu saat nanti terbukti saya melakukan plagiat dalam penulisan skripsi ini maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan Universitas Airlangga.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Banyuwangi, 13 Januari 2023



Tasa Nabilla

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum warohmatullahi wabarokatuh.

Puji syukur kepada Allah SWT, karena atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat terselesaikan Skripsi berjudul **“Hubungan Faktor *Predisposing, Reinforcing, dan Enabling* Terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi (Studi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I)”**, sebagai pemenuhan salah satu persyaratan akademis dalam rangka menyelesaikan kuliah di Universitas Airlangga.

Skripsi ini menjabarkan tentang pengaruh hubungan *predisposing, reinforcing, and enabling factors* pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I terhadap perilaku tidak aman mengemudi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh hubungan *predisposing, reinforcing, and enabling factors* terhadap perilaku tidak aman mengemudi.

Peneliti menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini dapat terselesaikan atas bantuan dari berbagai pihak. Ucapan terima kasih yang tidak terhingga saya sampaikan kepada Prof. Dr. Tri Martiana, dr., M.S., sebagai dosen pembimbing dengan kesabaran dan perhatiannya telah memberikan arahan, koreksi, serta saran sehingga dapat tersusunnya skripsi ini agar terselesaikan dengan lebih baik.

Dengan selesainya skripsi ini, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Soetojo, dr., Sp.U. (K) selaku Direktur Sekolah Ilmu Kesehatan dan Ilmu Alam;
2. Dr. Mohamad Zainal Fatah, Drs. M.S., M.Kes., selaku Koordinator Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Masyarakat SIKIA Universitas Airlangga Banyuwangi
3. Dr. Abdul Rohim Tualeka, Drs., M.Kes., selaku Ketua Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga
4. Seluruh dosen Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama masa perkuliahan
5. Anang Rizkani Noor selaku PLT. Kepala Divisi Sumber Daya Manusia PT Transportasi Jakarta
6. Para Pengemudi Transjakarta yang telah bersedia menjadi responden dan membantu dalam penelitian.

Demikian dengan tulus kata pengantar ini disampaikan. Semoga hasil penelitian skripsi ini memberikan manfaat baik dalam rangka memperkaya khazanah keilmuan di bidang manajemen dan organisasi secara teoritis maupun bermanfaat praktis bagi pembaca dan institusi tempat lokasi penelitian dilakukan.

Wassalamu'alaykum warohmatullahi wabarokatuh.

Banyuwangi, 13 Januari 2023

Penulis

RINGKASAN

Hubungan Faktor *Predisposing*, *Reinforcing*, dan *Enabling* Terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi (Studi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I)

Transportasi adalah pemindahan barang maupun penumpang ke tempat tujuan yang dibutuhkan. Adapun transportasi terbagi menjadi transportasi darat, laut, dan udara, baik umum maupun pribadi. Transportasi menjadi jantung mobilitas kehidupan di perkotaan seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk serta kemajuan bidang teknologi. Jakarta menjadi kota terbesar di Indonesia dengan pusat mobilitas masyarakat yang tinggi.

Tingginya angka penggunaan transportasi di Jakarta berbanding lurus dengan angka kecelakaan, baik yang disebabkan oleh kelalaian Pengemudi maupun dari faktor kendaraan lain. Studi tentang hubungan *predisposing*, *reinforcing*, and *enabling factors* terhadap perilaku tidak aman mengemudi perlu dikembangkan. Sehingga penelitian ini dapat bermanfaat untuk dapat digunakan sebagai dasar bagi para pekerja baik Pengemudi maupun non Pengemudi perusahaan transportasi darat dalam usaha mencegah dan mengurangi peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas dan memberikan informasi di bidang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* kerja satu dengan mengadopsi dari Teori Lawrence Green. Sebanyak 22 Pengemudi di Koridor I menjadi responden dari penelitian ini dari total populasi 593 Pengemudi. Metode penelitian ini adalah observasional analitik dengan rancang studi *cross-sectional*. Data diakumulasi menggunakan kuesioner yang disebar ke Pengemudi Koridor I secara *online* (melalui *Google Form*) dan observasi.

Hasil penelitian didapatkan bahwa mayoritas berjenis kelamin pria (90,9 %) dengan rentang usia 40 – 47 tahun (54,5 %); berpendidikan SMA/ SMK (72,7 %); memiliki pengalaman lebih dari sama dengan 3 tahun (81,8 %); serta lama istirahat 30 menit (72,7 %). Responden mayoritas telah memiliki pengetahuan tinggi (72,7 %); kondisi kendaraan baik (81,8 %); mengendarai bus gandeng (90,9 %); memiliki dukungan keluarga baik (90,9 %) serta memiliki perilaku tidak aman yang termasuk ringan (77,3 %). Faktor yang berhubungan dengan perilaku tidak aman mengemudi meliputi tingkat pengetahuan ($p\text{-value} = 0,001$) dan kondisi kendaraan ($p\text{-value} = 0,004$). Sedangkan variabel yang tidak memiliki hubungan dengan perilaku tidak aman meliputi usia ($p\text{-value} = 0,933$); jenis kelamin ($p\text{-value} = 0,445$); tingkat Pendidikan ($p\text{-value} = 0,628$); masa kerja ($p\text{-value} = 0,251$); lama istirahat ($p\text{-value} = 0,684$); jenis kendaraan ($p\text{-value} = 0,445$); dan dukungan keluarga ($p\text{-value} = 0,358$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa faktor yang memiliki hubungan dengan perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* kerja 1 adalah tingkat pengetahuan dan kondisi kendaraan.

SUMMARY

Transportation is the transfer of goods and passengers to the required destination. Transportation is divided into land, sea and air transportation, both public and private. Transportation is at the heart of the mobility of life in urban areas along with the increasing population and advances in technology. Jakarta is the largest city in Indonesia with a high mobility.

The high rate of transportation use in Jakarta is directly proportional to the number of accidents, both caused by driver negligence and other vehicle factors. Studies on the relationship between predisposing, supporting and driving factors towards unsafe driving behavior need to be developed. So that this research can be useful to be used as a basis for workers both pilots and non-pilots of land transportation companies in an effort to prevent and reduce the chances of traffic accidents and provide information in the field of Occupational Health and Safety (K3).

This study aims to analyze the factors that influence unsafe driving behavior in Transjakarta Bus Driver Corridor I (Blok M – Kota) working one shift by adopting Lawrence Green's Theory. As many as 22 bus drivers in Corridor I were the respondents of this study from a total population of 593 bus drivers. This research method is analytic observational with a cross-sectional study design. Data was accumulated using questionnaires distributed to Corridor I flight attendants online (via Google Form) and observation.

The results showed that the majority were male (90.9%) with an age range of 40-47 years (54.5%); high school/vocational high school education (72.7%); have experience more than equal to 3 years (81.8%); and 30 minutes of rest (72.7%). The majority of respondents have high knowledge (72.7%); good vehicle condition (81.8%); driving articulated buses (90.9%); have good family support (90.9%) and have mild insecure behavior (77.3%). Factors related to unsafe driving behavior include level of knowledge (p -value = 0.001) and vehicle condition (p -value = 0.004). Meanwhile, variables that have no relationship with unsafe behavior include age (p -value = 0.933); gender (p -value = 0.445); education level (p -value = 0.628); years of service (p -value = 0.251); length of rest (p -value = 0.684); type of vehicle (p -value = 0.445); and family support (p -value = 0.358). Thus it can be concluded that the factors that have a relationship with unsafe driving behavior on Transjakarta Bus Driver Corridor I (Blok M – Kota) work shift 1 are the level of knowledge and condition of the vehicle.

ABSTRAK

Transportasi umum merupakan faktor penting yang menjadi jantung mobilitas kehidupan di perkotaan karena mampu mengurangi kemacetan akibat pemakaian kendaraan pribadi, menghemat waktu dan tenaga, serta dapat meminimalisir pengeluaran untuk transportasi. Transjakarta Koridor I rute Blok M menuju Kota merupakan salah satu bus yang menghubungkan wilayah padat pekerja seperti di Jalan Sudirman dengan pusat perdagangan di Kota sehingga keselamatan dan keamanannya merupakan faktor penting yang harus ditekankan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi perilaku tidak aman mengemudi pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* kerja 1 dengan mengadopsi dari *Teori Lawrence Green*. Metode penelitian ini adalah observasional analitik dengan rancang studi *cross-sectional*. Penelitian ini dilakukan pada 22 Pengemudi Bus Transjakarta *shift* 1 dan data primer diperoleh dengan penyebaran menggunakan panduan kuesioner dan observasi. Hasil penelitian didapatkan bahwa mayoritas berjenis kelamin pria (90,9 %) dengan rentang usia 40 – 47 tahun (54,5 %); berpendidikan SMA/ SMK (72,7 %); memiliki pengalaman lebih dari sama dengan 3 tahun (81,8 %); serta lama istirahat 30 menit (72,7 %). Responden mayoritas telah memiliki pengetahuan tinggi (72,7 %); kondisi kendaraan baik (81,8 %); mengendarai bus gandeng (90,9 %); memiliki dukungan keluarga baik (90,9 %) serta memiliki perilaku tidak aman yang termasuk ringan (77,3 %). Faktor yang berhubungan dengan perilaku tidak aman mengemudi meliputi tingkat pengetahuan ($p\text{-value} = 0,001$) dan kondisi kendaraan ($p\text{-value} = 0,004$). Sedangkan variabel yang tidak memiliki hubungan dengan perilaku tidak aman meliputi usia ($p\text{-value} = 0,933$); jenis kelamin ($p\text{-value} = 0,445$); tingkat Pendidikan ($p\text{-value} = 0,628$); masa kerja ($p\text{-value} = 0,251$); lama istirahat ($p\text{-value} = 0,684$); jenis kendaraan ($p\text{-value} = 0,445$); dan dukungan keluarga ($p\text{-value} = 0,358$). Kesimpulannya, faktor yang memiliki hubungan dengan perilaku tidak aman pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) *shift* kerja 1 adalah tingkat pengetahuan dan kondisi kendaraan.

Kata Kunci : perilaku tidak aman mengemudi, *predisposing, reinforcing, and enabling factors*, pengemudi

ABSTRACT

Public transportation is an important factor which the heart of the mobility of life in urban areas because it can reduce traffic jam due to the use of private vehicles, save time and energy, and minimize expenses for transportation. Transjakarta Corridor I route Blok M to the Kota is one of the buses that connects worker-dense areas such as Jalan Sudirman to the trade center in the City, thus safety and security are important factors that must be emphasized. The purpose of this study was to analyze the factors that influence unsafe driving behavior in Transjakarta Bus Driver Corridor I (Blok M – Kota) shift 1 by adopting Lawrence Green's Theory. This research method is analytic observational with a cross-sectional study design. This research was conducted on 22 Transjakarta Bus Drivers shift 1 and the primary data was collected by distributing a questionnaire and observation guide. The results showed that the majority were male (90.9%) with an age range between 40-47 years (54.5%); high school/vocational high school education (72.7%); have experience more than equal to 3 years (81.8%); and 30 minutes of rest (72.7%). The majority of respondents was high knowledge (72.7%); good vehicle condition (81.8%); driving articulated buses (90.9%); good family support (90.9%) and had mild insecure behavior (77.3%). Factors which have relationship to unsafe driving behavior are level of knowledge (p -value = 0.001) and vehicle condition (p -value = 0.004). Meanwhile, variables that have no relationship with unsafe behavior are age (p -value = 0.933); gender (p -value = 0.445); education level (p -value = 0.628); years of service (p -value = 0.251); length of rest (p -value = 0.684); type of vehicle (p -value = 0.445); and family support (p -value = 0.358). In conclusion, the factors that have a relationship with unsafe behavior on the Transjakarta Bus Driver Corridor I (Blok M – Kota) work shift 1 are the level of knowledge and condition of the vehicle.

Keywords : *driving unsafe actions, predisposing factors, reinforcing factors, enabling factors, driver*

DAFTAR ISI

SAMPUL DEPAN SKRIPSI	i
SAMPUL DALAM SKRIPSI.....	ii
PENGESAHAN	iii
PERSETUJUAN	iv
PERNYATAAN ORISINALITAS	v
KATA PENGANTAR	vi
RINGKASAN	vii
<i>SUMMARY</i>	viii
ABSTRAK	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
DAFTAR ARTI LAMBANG, SINGKATAN, DAN ISTILAH.....	xix
 BAB I PENDAHULUAN	 1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	5
1.3 Rumusan Masalah	9
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian	9
1.4.1 Tujuan Umum	9
1.4.2 Tujuan Khusus	9
1.5 Manfaat Penelitian	10
1.5.1 Bagi Peneliti	10
1.5.2 Bagi Kesehatan Masyarakat SIKIA UNAIR Banyuwangi	11
1.5.3 Bagi PT Transjakarta.....	11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12
2.1 Perilaku Tidak Aman Mengemudi	12
2.1.1 Definisi Perilaku Tidak Aman Mengemudi	12
2.1.2 Faktor-faktor Penting dalam Mengemudi	13
2.2 Kecelakaan Lalu Lintas.....	19
2.2.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas	19
2.2.2 Jenis-jenis Kecelakaan Lalu Lintas	20
2.2.3 Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	22
2.3 Faktor-faktor Penting dalam Mengemudi	26
2.4 Perilaku	31
2.4.1 Definisi Perilaku.....	31
2.4.2 Determinan Perilaku.....	32
2.4.3 Domain Perilaku.....	34
2.5 Teori Kecelakaan Lalu Lintas (Haddon Matrix).....	39
2.5.1 Faktor Manusia	41
2.5.2 Faktor Kendaraan	54
2.5.3 Faktor Lingkungan Fisik	63
 BAB III KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS	67
3.1 Kerangka Konseptual Penelitian	67
3.2 Hipotesis Penelitian.....	68
 BAB IV METODE PENELITIAN	69
4.1 Jenis dan Rancangan Bangun Penelitian.....	69
4.2 Populasi Penelitian.....	69
4.3 Sampel, Besar Sampel, Cara Penentuan dan Pengambilan Sampel	69
4.4 Lokasi dan Waktu Penelitian	70
4.5 Variabel, Definisi Operasional, Cara Pengukuran, dan Skala Data	70
4.5.1 Variabel Penelitian	70
4.5.2 Definisi Operasional, Cara Pengukuran, dan Skala Data Penelitian.....	71

4.6 Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data	74
4.6.1 Teknik Pengumpulan Data	74
4.6.2 Instrumen Pengumpulan Data	75
4.7 Teknik Pengolahan dan Analisis Data	76
4.7.1 Teknik Pengolahan Data	76
4.7.2 Teknik Analisis Data	78
4.8 Uji Validitas dan Reliabilitas	80
4.8.1 Uji Validitas	80
4.8.2 Uji Reliabilitas	80
 BAB V HASIL PENELITIAN	 82
5.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	82
5.1.1 Sejarah PT Transjakarta	82
5.1.2 Visi, Misi dan Tujuan Transjakarta.....	84
5.1.3 Logo dan Alamat PT Transjakarta	85
5.1.4 Koridor dan Rute Bus Transjakarta.....	86
5.1.5 Jenis dan Tipe Bus Transjakarta	87
5.2 Analisis Univariat.....	88
5.2.1 Karakteristik Responden	88
5.2.2 <i>Predisposing Factors</i>	91
5.2.3 <i>Enabling Factors</i>	92
5.2.4 <i>Reinforcing Factors</i>	93
5.2.5 Perilaku Tidak Aman Mengemudi pada Pengemudi Transjakarta Koridor.....	94
5.3 Analisis Bivariat	95
5.3.1 Hubungan Faktor Karakteristik Responden terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi	95
5.3.2 Hubungan <i>Predisposing Factors</i> terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi	100
5.3.3 Hubungan <i>Reinforcing Factors</i> terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi	101

5.3.4 Hubungan <i>Reinforcing Factors</i> terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi	103
--	-----

BAB VI PEMBAHASAN.....	104
------------------------	-----

6.1 Hubungan Faktor Karakteristik pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) <i>Shift I</i>	104
6.2 Hubungan <i>Predisposing Factors</i> terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi.....	105
6.3 Hubungan <i>Enabling Factors</i> terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi.....	107
6.4 Hubungan <i>Reinforcing Factors</i> terhadap Perilaku Tidak Aman Mengemudi.....	108

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN	110
------------------------------------	-----

7.1 Kesimpulan	110
7.2 Saran.....	111
7.2.1 Bagi Penelitian Selanjutnya	111
7.2.2 Bagi Pengemudi Bus Transjakarta	112
7.2.3 Bagi PT Transjakarta.....	112

DAFTAR PUSTAKA	113
----------------------	-----

LAMPIRAN.....	115
---------------	-----

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1	Jumlah Kecelakaan Bus Transjakarta di tahun 2014	6
Tabel 1. 2	Jumlah Kecelakaan Bus Transjakarta di tahun 2015	7
Tabel 1. 3	Jumlah Kecelakaan Bus Transjakarta di tahun 2016	7
Tabel 2. 1	Jarak minimal dan aman antar kendaraan	19
Tabel 2. 2	Tabel Haddon Matrix	40
Tabel 4. 1	Tabel Definisi Operasional, Cara Pengukuran, dan Skala Data Penelitian.....	71
Tabel 5. 1	Daftar rute umum dan koridor Bus Transjakarta	86
Tabel 5. 2	Karakteristik Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I berdasarkan jenis kelamin.....	89
Tabel 5. 3	Karakteristik Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I berdasarkan usia.....	89
Tabel 5. 4	Karakteristik Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I berdasarkan tingkat pendidikan	90
Tabel 5. 5	Karakteristik Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I berdasarkan masa kerja.....	90
Tabel 5. 6	Karakteristik Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I berdasarkan lama istirahat	91
Tabel 5. 7	Tabel hasil kuesioner (<i>predisposing factors</i>)	92
Tabel 5. 8	Kondisi kendaraan Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) <i>shift</i> 1	92
Tabel 5. 9	Jenis kendaraan Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) <i>shift</i> 1	93
Tabel 5. 10	Dukungan keluarga dari Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) <i>shift</i> 1	94
Tabel 5. 11	Perilaku tidak aman Pengemudi Bus Transjakarta Koridor I (Blok M – Kota) <i>shift</i> 1	94
Tabel 5. 12	Hubungan usia responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi	95
Tabel 5. 13	Hubungan jenis kelamin responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	96
Tabel 5. 14	Hubungan tingkat pendidikan responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	97
Tabel 5. 15	Hubungan masa kerja responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	98
Tabel 5. 16	Hubungan lama istirahat responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	99
Tabel 5. 17	Hubungan tingkat pengetahuan responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	100
Tabel 5. 18	Hubungan kondisi kendaraan responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	101
Tabel 5. 19	Hubungan jenis kendaraan responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	102

Tabel 5. 20	Hubungan dukungan keluarga responden terhadap perilaku tidak aman mengemudi.....	103
-------------	--	-----

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3 1	Kerangka konseptual penelitian	67
------------	--------------------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Surat Izin Penelitian.....	115
Lampiran B Kuesioner Penelitian	116
Lampiran C Hasil Uji Statistik.....	123
Lampiran D Dokumentasi	136
Lampiran E Logo dan Jenis Bus Transjakarta.....	142

DAFTAR ARTI LAMBANG, SINGKATAN, DAN ISTILAH

Daftar Arti Lambang:

&	: dan
+	: tambah
-	: kurang
x	: kali
/	: bagi
=	: sama dengan
~	: pembulatan ke atas
α	: <i>alpha</i> atau derajat kepercayaan
p	: nilai signifikansi
<	: kurang dari
>	: lebih dari
$\leq$	: lebih kecil sama dengan
$\geq$	: lebih besar sama dengan

Singkatan:

ABS	: <i>Anti Breaking System</i>
BLU	: Badan Layanan Umum
BRT	: <i>Bus Rapid Transit</i>
BUMD	: Badan Usaha Milik Daerah
CFD	: <i>Car Free Day</i>
ITDP	: <i>Institute for Transportation & Development Policy</i>
KTP	: Kartu Tanda Penduduk
LRT	: Lintasan Rel Terpadu
MRT	: <i>Mass Rapid Transit</i>
POLRI	: Kepolisian Negara Republik Indonesia
PSU	: <i>Primary Sampling Unit</i>
SIM	: Surat Izin Mengemudi
STNK	: Surat Tanda Nomor Kendaraan
UI-CTS	: <i>The University of Indonesia's Center for Transportation Studies</i>
WHO	: <i>World Health Organization</i>