HUBUNGAN ANTARA KELELAHAN MENGEMUDI DENGAN *AGGRESIVE DRIVING* PENGEMUDI PO.SUMBER GROUP

SKRIPSI

Oleh:

ARIL PRATAMA
NIM : 10410185

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS PSIKOLOGI
2017

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

HUBUNGAN ANTARA KELELAHAN MENGEMUDI DENGAN *AGGRESIVE DRIVING* PENGEMUDI PO.SUMBER GROUP

SKRIPSI

Diajukan kepada Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang
Untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam
Memperoleh gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)

Oleh:

ARIL PRATAMA
NIM : 10410185

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

FAKULTAS PSIKOLOGI

2017

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

LEMBAR PERSETUJUAN

HUBUNGAN ANTARA KELELAHAN MENGEMUDI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PENGEMUDI PO. SUMBER GROUP

SKRIPSI

Oleh

ARIL PRATAMA

NIM : 10410185

Telah Disetujui,

Dosen Pembimbing,

20/6 17

Dr. Endah K Purwaningtyas, M.Psi, Psikolog
NIP. 19750514 200003 2 003

Tanggal, 20 Juni 2017

Mengetahui :
Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang

Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M. Ag.
NIP. 19730710 200003 1 002

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

SKRIPSI

HUBUNGAN ANTARA KELELAHAN MENGEMUDI DENGAN *AGGRESIVE DRIVING* PENGEMUDI PO.SUMBER GROUP

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal

Tanggal, 10 Juli 2017

Susunan Dewan Penguji

Sekretaris Penguji

Dr.Fathul Lubabin Nuqul, M.Si

NIP. 19760512 200312 1 002

Penguji Utama

Drs. Zainul Arifin, M.Ag

NIP. 196506061 99403 1 003

Ketua Penguji

Dr. Iin Tri Rahayu, M.Si

NIP. 197207181 99903 2 001

Skripsi ini diterima sebagai salah satu persyaratan Untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi

Tanggal,……..2017

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Psikologi

UIN Maulana Malik Ibrahim Malang

Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M. Ag

NIP 19730710 200003 1 002

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

SURAT PERNYATAAN

Yang bertandatangan di bawah ini saya :

Nama : Aril Pratama
NIM : 10410185
Alamat : Jagir Wonokromo no.120 RT.04 / RW. 03. Surabaya

Menyatakan bahwa Penelitian yang peneliti buat untuk memenuhi persyaratan kelulusan pada Jurusan Psikologi Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul :

HUBUNGAN ANTARA KELELAHAN MENGEMUDI DENGAN *AGGRESIVE DRIVING* PENGEMUDI PO. SUMBER GROUP

Adalah hasil peneliti sendiri, bukan **"duplikasi"** dari karya orang lain baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali yang secara tertulis diacu dalam penelitian ini dan disebutkan dalam daftar pustaka

Selanjutnya apabila di kemudian hari ada **"klaim"** dari pihak lain, bukan menjadi tanggungjawab Dosen Pembimbing dan atau pihak Fakultas Psikologi, tetapi menjadi tanggungjawab peneliti sendiri.

Demikian surat pernyataan ini peneliti buat dengan sebenarnya dan tanpa paksaan dari siapapun.

Malang, 20 Juni 2017

Peneliti,

METERAI TEMPEL
24FEDAEF855456035
6000
ENAM RIBU RUPIAH

Aril Pratama
NIM : 10410185

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

MOTTO

بَلَىٰٓ إِن تَصۡبِرُواْ وَتَتَّقُواْ وَيَأۡتُوكُم مِّن فَوۡرِهِمۡ هَٰذَا يُمۡدِدۡكُمۡ رَبُّكُم
بِخَمۡسَةِ ءَالَٰفٖ مِّنَ ٱلۡمَلَٰٓئِكَةِ مُسَوِّمِينَ ١٢٥

"Ya (cukup), jika kamu bersabar dan bersiap-siaga, dan mereka datang menyerang kamu dengan seketika itu juga, niscaya Allah menolong kamu dengan lima ribu Malaikat yang memakai tanda."

(QS.Ali 'Imraan ayat 125)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

PERSEMBAHAN

Alhamdulillah serta rasa syukur yang mendalam kuhaturkan kepada Allah SWT atas terselesaikannya penelitian ini. Berkat jerih payah, tetesan keringat serta dukungan dari orang-orang tercinta maka kupersembahkan hasil karyaku ini yang tentu saja jauh sekali bila dikatakan sempurna.

Kepada Ibuku tersayang Siti Zunariyah, wanita paling sabar mendidikku, siang malam tiada henti terpanjat do'a untukku, mendo'akanku dengan cucuran air mata. Terimakasih berkat do'a ibu yang selalu mengiringi setiap langkahku telah mengantarkanku hingga ujung studiku dan akan berlanjut ke jenjang berikutnya.

Kepada Ayah tercinta Supriyono, yang senantiasa tanpa letih berjuang dan berkorban demi keluarga. Dari beliaulah aku belajar tentang nikmatnya keikhlasan.

Kepada adik tercintaku Wibi Oktavian, walaupun dia masih belum cukup umur, tetapi saya banyak belajar tentang kegigihan dan tidak putus asa, darinya saya belajar keberanian dan kejujuran

Kepada Ibu Dr. Endah Kurniawati P., M.Psi , selaku pembimbing penelitian yang sudah memberika waktu dan kesempatan terbaik sehingga terselesaikannya hasil karya ini. beliau mengajariku berbagai pelajaran mengenai pantang menyerah dalam menghadapi persoalan

Tak lupa ucapan terimakasih kepada keluarga besar beserta rekan Sahabat, rekan kerja, dan yang sudah saya anggap sebagai " keluarga" , Hary Sumaryo dan untuk reka-rekan MEN-THOQ mbk dina, mbk tika, bulle, vanda, citra, diana, dan sahabatku paling olep dan anjar terimakasih kalian selalu ada, dukungan kalian selalu menyertai penyelesaian penelitian ini.

Keluarga besarku yang meliputi nenek, kakek, paman, bibi, sepupu, dan keponakan.

Terimakasih yang sebesar-besarnya ku ucapkan kepada semua rekan kerja Matahari Departement Store MATOS yang selalu mendukung penyelesaian skripsi ini. Mami Retnowati selaku SPV yang selalu memberi semangat dan PT. Surya Tara Adika Raya (Rock Valley) yang telah memberikan kontribusi yang mendukung selama ini, serta tidak lupa untuk partner terbaik, dan tergokil. Dinar, terimakasih atas dukungannya.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

KATA PENGANTAR

بسم الله الرحمن الرحيم

Alhamdulillah, puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya, Penelitian ini terselesaikan dengan baik. Shalawat dan Salam senantiasa tercurahkan kepada Rasulullah Muhammad SAW, sebaik-baik hamba dan Nabi akhir zaman pembawa kebenaran dan kesempurnaan. Karena berkat Rahmat dan Kebesaran-Nya peneliti dapat menyelesaikan penelitian dengan judul " Hubungan kelelahan dengan *Aggresive Driving* pada pengemudi PO.Sumber Group"

Penelitian ini disusun atas bekal ilmu dan pengetahuan yang terbatas, sehingga tanpa bantuan dan bimbingan serta petunjuk dari beberapa pihak akan sulit bagi Peneliti untuk menyelesaikannya.

Menyadari kenyataan yang demikian, maka peneliti dengan segenap kerendahan hati merasa wajib untuk menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada berbagai pihak yang telah membantu, yaitu:

1. Bapak Dr. H. Mudjia Rahardjo, M. Si, selaku Rektor UIN Maliki Malang.
2. Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M. Ag., selaku Dekan Fakultas Psikologi UIN Maliki Malang, yang telah memberikan izin penelitian.
3. Bapak Tukiman dan Bapak Sumadi selaku Personalia dan Koordinasi di lokasi penelitian yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberikan bantuan sehingga berlangsungnya penelitian ini.
4. Ibu Dr. Endah Kurniawati P., M.Psi selaku dosen pembimbing yang dengan rela meluangkan waktu, tenaga, serta pikirannya di tengah kesibukannya, untuk membimbing dan memberikan yang terbaik dalam penulisan penelitian ini.
5. Bapak dan Ibu dosen serta para karyawan Fakultas Psikologi UIN Maliki Malang, yang tidak mungkin disebutkan satu-persatu atas bantuan akademis dan morilnya.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Peneliti menyadari bahwa dalam penulisan skipsi jauh dari kesempurnaan, untuk itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangaun sebagai perbaikan dalam peneltian skripsi ini.

Demikianlah ucapan terimakasih peneliti. Semoga karya ilmiah ini dapat bermanfaat bagi peneliti dan pembaca pada umumnya dan peneliti khususnya. Dan dengan segala kerendahan hati peneliti berharap akan adanya penelitian lanjutan yang bisa memyempurnakan penyusunan terhadap penelitian ini.

Malang, 20 Juni 2017

Peneliti,

Aril Pratama

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR JUDUL i
LEMBAR PERSETUJUAN..... ii
LEMBAR PENGESAHAN iii
SURAT PERNYATAAN iv
MOTTO v
PERSEMBAHAN..... vi
KATA PENGANTAR vii
DAFTAR ISI..... ix
DAFTAR TABEL..... xii
ABSTRAK..... xiii

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang..... 1
B. Rumusan Masalah..... 14
C. Tujuan penelitian 14
D. Manfaat Penelitian 15

BAB II. KAJIAN PUSTAKA

A. Kelelahan..... 16
1. Definisi kelelahan..... 16
2. Jenis kelelahan..... 17
3. Faktor penyebab kelelahan..... 20
4. Gejala kelelahan 23
5. Efek kelelahan 24

B. Definisi Perilaku Agresi 26
C. Agresi Mengemudi (*Aggressive driving)* 27
1. Definisi a*ggressive driving*..... 27
2. Faktor penyebab a*ggressive driving* 28
3. Jenis-jenis a*ggressive driving*..... 31
4. Bentuk a*ggressive driving* 34

D. Hubungan kelelahan dengan a*ggressive driving*..... 40
E. Hipotesis Penelitian..... 43
F. Kelelahan dan *Aggressive driving* dalam perspektif Islam 44
1. Telaaah teks psikologi tentang kelelahan..... 44
2. Telaah teks psikologi tentang perilaku a*ggressive driving* 56

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

BAB III. METODE PENELITIAN
A. Rancangan Penelitia 71
B. Identifikasi Variabel Peneletian 72
C. Definisi Operasional..... 73
D. Populasi dan Sampel Penelitian 76
E. Metode Pengumpulan Data 79
F. Validitas dan Reabilitas..... 85
G. Analisis Data 87

BAB IV. HASIL PENELITIAN
A. Gambaran Umum Subyek Penelitian 92
B. Gambaran Umum ObyekPeneletian..... 96
C. Hasil Penelitian 104
D. Pembahasan..... 117

BAB V. PENUTUP
A. Kesimpulan 126
B. Saran..... 128

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 3.1. Skema penelitian 71

Tabel 3.2 Data Pengalaman Sopir Ditinjau dari Masa Kerja 78

Tabel 3.3 Pemberian Nilai Skala Respon 82

Tabel 3.4 Blue Print Kelelahan 83

Tabel 3.5 Blue Print *Aggressive Driving* 84

Tabel 4.1 Gambaran Umum Responden Berdasarkan Usia 93

Tabel 4.2. Gambaran Umum Responden Berdasarkan Jenis Kelamin 94

Tabel 4.3 Gambaran Umum Responden Berdasarkan Lama Jabatan 95

Tabel 4.4 Kelelahan 105

Tabel 4.5 *Aggressive Driving* 106

Tabel 4.6 Reliabilitas 108

Tabel 4.7 Mean dan Standart Deviasi 109

Tabel 4.8 Norma Pembagian Klasifikasi 110

Tabel 4.9 Kategori Tingkat Kelelahan 110

Tabel 4.10 Deskripsi Kategori Tingkat Kelelahan 111

Tabel 4.11 Mean dan Standart Deviasi Aggressive Driving 113

Tabel 4.12 Norma Pembagian Klasifikasi 113

Tabel 4.13 Kategori Tingkat *Aggressive Driving* 114

Tabel 4.14 Deskripsi Kategori Tingkat Aggressive Driving 114

Tabel 4.15 Tabel Korelasi 115

Tabel 4.16 Perincian Hasil korelasi kelelahan dengan Aggressive Driving 116

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

ABSTRAK

Aril P. (2017). *Hubungan Antara Kelelahan Megemudi dengan Aggresive Driving Pengemudi PO. Sumber Group*. Pembimbing: Dr. Endah K Purwaningtyas, M.Psi, Psikolog.

Keyword: Kelelahan Mengemudi, *Aggresive Driving*

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus PO Sumber Group ini menjadi suatu fenomena yang tidak bisa dibiarkan berlarut-larut. Kurang disiplinnya pengemudi bus Sumber Group sangat membahayakan pengemudi jalan lainnya. misalnya sopir yang mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan tidak memberikan keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna. Seringkali pengemudi yang mengemudi secara ugal-ugalan dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti dalam keadaan sakit, lelah, dikejar waktu, dan bisa karena kewajiban untuk kejar setoran dan lainnya sehingga mempengaruhi cara mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan sering terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban.

Penelitian ini dilakukan pada pengemudi PO. Sumber Group, dengan tujuan: (1) untuk mengetahui tingkat kelelahan pada pengemudi AKAP PO. Sumber Group (2) untuk mengetahui tingkat *aggresive driving* pada pengemudi AKAP PO. Sumber Group, dan (3) untuk membuktikan ada tidaknya hubungan kelelahan terhadap perilaku agresif mengemudi (*aggressive driving*) pada sopir bus AKAP PO.Sumber Group.

Rancangan penelitian ini adalah korelasional kuantitatif. Variabel bebasnya adalah kelelahan (X) dan variabel terikatnya *aggresive driving* (Y). Populasi penelitian ini adalah seluruh pengemudi PO. Sumber Group (100 pengemudi) . Sampel diambil dengan mengunakan teknik *purposive sampling* atau secara acak. Dalam pengumpulan data, peneliti menggunakan metode angket berupa skala likert. Uji validitas menggunakan rumus product moment dan uji reliabilitas dengan menggunakan rumus alpha cronbach.. Analisa data penelitian ini menggunakan bantuan SPSS versi 18.0 for Windows.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan: (1) Dari hasil analisa tingkat kelelahan pengemudi berada pada kategori tinggi . dengan prosentase 57% (2) tingkat *aggressive driving* pengemudi berada pada kategori tinggi . Ini ditunjukkan dengan hasil skor yang diperoleh, dengan prosentase 54%, (3) nilai F = 0,532 dengan nilai p = ,000. Hasil ini berarti hipotesis yang menyatakan adanya hubungan kelelahan terhadap *aggressive driving* signifikan dengan taraf signifikansi 0.01 (taraf penerimaan 99%). Selain itu nilai signifikansi sebesar 0.000 < 0.01 dapat diartikan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara kelelahan mengemudi dengan *aggressive driving*. Dengan koefisien korelasi sebesar **r**xy 0,532 artinya kelelahan mengemudi memiliki pengaruh sebesar 53% terhadap aggressive driving.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

مستخلص البحث

أريل، ف. ٢٠١٧. العلاقة بين التعب السائقي والقيادة العدوانية السائق فى الشركة أوتوبوس سومبير كروف..

المشرف: الدكتورة إنداه ك فورونينغتياس، الماجستيرة

الكلمات الرئيسية: التعب القيادة، القيادة العدوانية

حوادث المرور التي تشمل الحافلات أصبحت فى الشركة أوتوبوس سومبير كروف الظاهرة لا تمكن مستمرة. عدم الانضباط السائق الحافلة سومبير كروف خطير جدا على السائق الآخرين. المثال سائق يقود بتهور لا يوفر الأمن والراحة للمستخدم الحافلة. في كثير منها تتأثر بشكل العوامل مثل مريض، والتعب، ضغط الوقت، ويمكن أن يكون راجعا إلى الالتزام بانتهاج الودائع وغيرها من الجهات التي تؤثر على طريقة قيادة السيارة مما تسبب في وقوع الحوادث المرور متكررة والركاب الذين يقعون ضحايا

وقد أجرى الدراسة علىالسائق الشركة أوتوبوس سومبير كروف ، وذلك بهدف: (١) لتحديد مستوى التعب علىالسائقAKAP فالشركة أوتوبوس سومبير كروف (٢) لتحديد مستوى القيادة العدوانية على السائقAKAP الشركة أوتوبوس سومبير كروف ، و (٣) لإثبات العلاقة بين التعب ضد سلوك القيادة العدوانية (*aggressive driving*) على السائق الحافلة AKAP الشركة أوتوبوس سومبير كروف

تصميم هذه الدراسة هو الكمي الارتباطي. وكان المتغير المستقلة التعب (X) المتغير التابع العدوانية القيادة (Y)وكان مجتمع الدراسة جميع السائقين فالشركة أوتوبوس سومبير (١٠٠ السائقين). تم أخذ عينات باستخدام أساليب أخذ العينات الهادفة أو عشوائي. في جمع البيانات، استخدم الباحث الأسلوب الاستبيان مثل مقياس ليكرت. اختبار صحة باستخدام الصيغة حظة المنتجات واختبار الموثوقية باستخدام الصيغة ألفا كرونباخ. تحليل بيانات الدراسة باستخدام SPSS الإصدار ١٨.٠ .for Windows

وبناء على نتائج البحث هي: (١) من تحليل مستوى التعب السائق هو في الفئة العليا. مع نسبة ٥٧٪ (٢) مستوى القيادة العدوانية السائق هو في الفئة العليا. ويدل على ذلك النتيجة التي تم الحصول عليها، مع نسبة ٥٤٪، (٣) قيمة F = 0.532 مع قيم = ,000 =p،. تعني أن الفرضية تدل العلاقة بين التعبعلى العدوانية والقيادة بشكل كبيرا مع مستوى ٠.٠١ الدلالة (مستوى قبول يعنى ٩٩٪). وقيمة كبيرة هي ٠٠٠٠ <٠٠:٠١ يعني أن هناك علاقة إيجابية وهامة بين التعب مع العدوانية القيادة. مع معامل ارتباط هو rxy 0,532يعنى سائل العدوانية لديهالاثر بنسبة ٥٣٪ على القيادة العدوانية

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

ABSTRACT

Aril P. (2017). The Relations between Driving Fatigue with Aggressive Driving of Driver of PO. Sumber Group. Advisor: Dr. Endah K Purwaningtyas, M.Psi, Psychologist.

Keyword: Driving Fatigue, Aggresive Driving

Traffic accidents that are involving the bus of PO. Sumber Group become a phenomenon that can not be allowed. The lack of discipline of the bus driver of Sumber Group is very dangerous to other drivers. For example a driver who drives a reckless and it does not provide security and comfort to the users. Often, the drivers who drive recklessly are influenced by factors such as sickness, fatigue, time chased, and may be due to the obligation to pursue deposits and others and it influences the driving way of vehicle recklessly and the passengers who are the victims .

This study was conducted on the PO Sumber Group drivers, with the aimed at: (1) knowing the fatigue level on the PO. AKAP Sumber Group drivers (2) finding out the aggressive driving level on the PO. Sumber Group AKAP driver, and (3) proving the presence or absence of fatigue relationship against the aggressive driving behavior on the bus driver of AKAP PO. Sumber Group.

The design of this research was a quantitative correlation. The independent variables are fatigue (X) and aggressive driving (Y) as dependent variable. The population of this study were all PO. Sumber Group drivers. (100 drivers). Samples were taken by using purposive sampling technique or randomly. In collecting the data, the researcher used questionnaire method of likert scale. Validity test used product moment formula and reliability test used alpha cronbach formula. Analysis of this research data used SPSS version 18.0 for Windows.

Based on the results of the study can be concluded: (1) From the analysis of driver fatigue level was in the high category. With percentage of 57%. (2) aggressive driving level of driver was in high category. This was indicated by the results of the scores, with a percentage of 54%, (3) the value of F = 0.532 with a value of p = 000. This result meant the hypothesis said that there was a fatigue relationship against aggressive driving, significant with significance level was 0.01 (99% acceptance rate). In addition, the significance value of 0.000 <0.01 can be interpreted that there was a positive and significant relationship between driving fatigue with aggressive driving. The correlation coefficient of rxy 0.532 that meant driving fatigue had an effect of 53% against aggressive driving.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Alat transportasi bus di Indonesia memang sangat diminati, selain murah dari harga transportasi lainnya bus juga mudah untuk ditemui. Selain di terminal, bus juga dapat diberhentikan di pinggir jalan besar. Inilah kemudahan menggunakan transportasi model bus, sebagian orang menganggapnya praktis, murah, dan cepat. Dengan esensi cepat dan murah ini, terkadang penumpang bus mengabaikan keselamatannya. Banyak sekali kita lihat bus-bus antarkota antarprovinsi (AKAP) melaju dengan sangat cepat dan bahkan terkesan ugal-ugalan di jalan raya. Alasannya tentu mengejar waktu, agar penumpang cepat sampai dan tidak kecewa dengan pelayanan bus tersebut, akibatnya tingkat kecelakaan pun semakin meningkat. Untuk kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus atar kota antar propinsi (AKAP), faktor pengemudi dan prilaku berkendara menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas selain dari faktor jalur sempit, kondisi jalan (kompasiana.com, Belajar kepada Sumber Kencono, 2012).

Seringkali pengemudi juga melalukan pelanggaran lalu lintas seperti memberhentikan kendaraan secara mendadak bahkan tanpa memberikan tanda terlebih dahulu, memberhentikan kendaraan untuk penurunan penumpang maupun muatan tidak pada bahu jalan atau tidak pada tempat berhenti yang telah ditetapkan seperti halte, terminal, berhenti atau *ngetem* di dekat *traffic light*. Karena dengan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

sistem setoran, kru tidak dibekali uang melainkan mencari uang sendiri, dengan demikian, sopir akan memburu penumpang sebanyak-banyaknya agar dapat uang sisa dari setoran. Dampak dari sistem tersebut armada bus rata-rata akan cepat rusak karena pegemudi asal mengemudikan kendaraannya.

Sementara sistem lain, yaitu yang biasanya digunakan oleh perusahaan otobus adalah sistem premi. Dengan sistem premi, biasanya bahan bakar ditanggung oleh perusahaan, pengupahannya berdasarkan prosentase dari pendapatan keseluruhan angkutan umum. Dampak yang terjadi seperti membuat sopir suka tancap gas sehingga bus cepat aus namun penumpang akan puas karena bus cepat sampai tujuan, (kompasiana.com, 2011)

Pembahasan kasus tersebut terkait laporan mengenai kecelakaan yang sering melibatkan industri otobus Perusahaan Otobus (PO) Sumber Group akhir-akhir ini di Jawa Timur. PO Sumber Group (PO. Sumber Kencono, PO. Sumber Selamat, PO. Sugeng Rahayu) adalah salah satu perusahaan otobus yang berada di propinsi Jawa Timur. Bagi yang sering melakukan perjalanan antara Yogyakarta-Surabaya tentu sangat hafal dengan bus ini. Karena trayek Surabaya-Yogyakarta sebagai trayek utama. Faktanya, bus ini sering menjadi *headline* di media massa dan menjadi topik forum di dunia maya karena hampir setiap bulan mengalami kecelakaan. (kompasiana.com, 2011).

Pada awal tahun 2012, dunia perusahaan otobus kembali dikejutkan dengan kecelakaan Sumber Kencono. Tragedi ini melibatkan bus Sumber Kencono (SK)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

dengan sepeda motor Yamaha Yupiter Z dengan nopol AE 5601 FU. Kecelakaan tragis tersebut terjadi di jalan raya Surabaya Madiun tepatnya di desa Jeruk Gulung, kecamatan Balerejo, Madiun, Minggu (1/1).kecelakaan ini dipicu oleh laju bus yang kencang, ketika ada masalah dengan rem bus, bus langsung oleng (Jawapos, 2012). Diketahui bahwa Sumber Kencono, menempati peringkat pertama daftar kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur selama 2011. Bus berwana silver biru metalik itu terlibat kecelakaan sebanyak 21 kali di berbagai wilayah di Jatim dan merenggut 36 jiwa. Seringnya kecelakaan yang melibatkan bus Sumber Group ini tidak heran jika menjadi "buah bibir" masyarakat. Berdasarkan keterangan kecelakaan diduga karena jalur sempit, minim penerangan jalan, banyaknya rel kereta api, prilaku berkendara, waktu istrirahat pengemudi kurang serta system bagi hasil atau setoran (kompasiana.com, Belajar kepada Sumber Kencono, 2012).

Selain itu ketika berkendara sering kali sopir memaksakan untuk menyalip walaupun memiliki keterbatasan jarak pandang, sering kali juga sopir tidak menyalakan lampu depan atau sein ketika berpindah lajur . Hal ini dapat dilihat dari pernyataan penumpang:

> " *Bus ini benar-benar menunjukkan dirinya sebagai raja jalanan ketika berhadapan dengan kendaraan yang lebih kecil, mobil, apalagi sepeda motor. Bus ini bahkan tidak segan mengambil jalur berlawanan untuk mendahului kendaraan lain, meski di jalur tersebut ada kendaraan lebih kecil yang melaju berlawanan arah.*
>
> *Sepeda motor, mobil pribadi atau angkutan yang lebih kecil wajib mengalah bila berhadapan dengan bus SK, kecuali lebih suka celaka. Klason bus juga pasti menyalak keras-keras bila berada di belakang kendaraan yang*

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

> *lebih kecil seolah menghardik agar segera menyingkir, supaya sang raja dapat melaju lebih dulu.*
>
> *Perilaku berkendara demikian sebenarnya bukan hanya dominasi bus Sumber Kentjono. Bus-bus lain juga biasa berperilaku sama. Hanya saja, kecepatan angkutan bus ini boleh dibilang di atas rata-rata angkutan umum lainnya. Sekalipun dalam kasus kecelakaan Travel vs bus Sumber Kencono di Mojokerto beberapa waktu lalu bus Sumber Kentjono dinyatakan tidak bersalah, laju kecepatan angkutan umum ini memang membahayakan*." (Kompasiana.com, 2011).

Pada tengah tahun 2017 ini, bus PO. Sumber Group dengan nopol AD 2659 DE mencatat data kecelakaan lalu lintas kembali, PO. Sumber Selamat menambah tragedi kembali di daerah Seragen, kecelakaan ini diakibatkan karena bus yang melaju dengan kecepatan sangat tinggi dan kemudian menghantam motor dan kedua pengendaranya terseret beberapa meter hingga tewas. (Surya.com, 2017).

Berdasarkan keterangan di atas, perilaku tersebut dapat dikategorikan sebagai perilaku agresif dalam mengemudi (*aggresive driving)*, hal ini terlihat dari pernyataan penumpang mengenai pengemudi yang tidak segan mengambil jalur berlawanan untuk mendahului kendaraan lain, bus yang sering mengklakson keras-keras ketika ada kendaraan yang menghalang didepannya. Menurut teori, prilaku agresif dalam mengemudi (*aggresive driving)* adalah sebuah insiden dimana seorang pengendara marah atau tidak sabar dan melukai pengendara lain, penumpang, dan pejalan kaki sebagai respons terhadap keluhan lalu lintas (Tasca, 2000, p. 3). (AAA Foundation for Trafic Safety, 1999) mendefinisikan *aggressive driving* adalah sebuah insiden dimana pengemudi merasa tidak sabar dan dipengaruhi rasa emosi dalam mengendarai kendaraannya. Pendapat lain menyebutkan bahwa *aggressive driving*

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

merupakan pola disfungsi dan perilaku social yang mengganggu keamanan public, *aggressive driving* dapat melibatkan perilaku berbeda termasuk membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston J. M., 2003). Sedangkan menurut (James, 2000) mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada yang bisa membahayakan pengemudi lain. Perilaku *aggressive driving* dibagi menjadi beberapa kategori, yaitu : *impatience* (ketidaksabaran) *and inattentiveness* (ketidakperhatian), *power struggle* (adu kekuatan), *recklessness* (ugal-ugalan) *ad road rage* (kemarahan di jalan).

Penelitian (AAA Foundation for Trafic Safety, 1999) mengamati masalah *aggressive driving* di Canada dan Amerika Serikat pada tahun 1995 melalui Asosiasi Automobil Britania menemukan bahwa 90 persen pengemudi mengaku kehilangan emosi ketika mengemudi, dan satu persen mengaku mereka diserang secara fisik oleh pengendara lain. Penelitian lain dilakukan oleh *Gallup Organization* mengenai masalah ancaman dan ketakutan pengendara kendaraan bermotor saat mengemudi, penelitian ini menemukan bahwa pengendara merasa lebih terancam oleh pengemudi aggresif daripada pengemudi yang mabuk.

Selain itu, Mizell and company menemukan kenaikan tingkat kecelakaan pada tahun 1990 hingga September 1996. Setidaknya ada 10.037 insiden yang diakibatkan oleh pengemudi yang agresif yang mengakibatkan kerugian bagi pengendara lain. Hal ini disebabkan sebagian besar karena seorang pengemudi memiliki masalah atau

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

frustasi, kurang kesadaran dalam mengemudi, dan tingkat kemacetan yang mengakibatkan emosi dalam mengemudi (AAA Foundation for Trafic Safety, 1999).

Fenomena *aggressive driving* ini banyak terjadi juga di Indonesia. Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Kepolisian Daerah (Polda) Jawa Timur mencatat kecelakaan yang melibatkan armada PO. Sumber Kencono selama empat tahun terakhir (2010-2013) mencapai 89 kasus kecelakaan yang melibatkan 84 korban meninggal dunia, 67 korban luka berat, dan sebanyak 136 menderita luka ringan (DLLAJ-Jatim, 2014). DLLAJ Jawa timur juga mencatat perbandingan jumlah kecelakaan bus pada empat tahun terakhir. Kecelakaan bus didominasi oleh PO.Sumber Group pada empat tahun terakhir (tahun 2010 sampai 2013) dengan jumlah kecelakaan 89 kali, kemudian disusul oleh PO. Akas dengan jumlah kecelakaan 83 kali, selanjutnya PO.Mira dengan jumlah kecelakaan 53 kali. Dari beberapa data kecelakaan, pengemudi bus menggunakan kecepatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.

Alasan pengemudi bus menggunakan kecepatan yang tinggi dalam mengemudi adalah karena mereka merasa bahwa dengan menambah kecepatan, maka mereka akan cepat sampai. Dengan esensi “cepat”, pengemudi dituntut untuk sampai tujuan sesuai dengan jam yang ditentukan, di samping itu penumpang mereka pun tidak sampai direbut oleh pengemudi bus yang ada di belakang karena jarak bus satu dengan yang lain tidak jauh.Hal ini sesuai dengan pernyataan pengemudi :

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

> *"wahh..mas.. kalau ndak cepet-cepet nanti keburu disalip bis belakang mas...nko iso kelangan penumpang aku"* (Sopir, 2016)

Oleh karena itu, pengemudi melakukan aksi-aksi nekat agar tidak didahului oleh bus yang ada di belakang. Sering kali mereka melakukan aksi seperti melewati bahu jalan, mengkakson, menyalip kendaraan terlalu dekat dengan kendaraan yang berada di depan, menyalip kendaraan dengan meliuk-liuk ke kanan dan ke kiri,. Hal inilah yang dilakukan pengemudi agar mereka dapat sampai di tujuan sesuai dengan jam yang ditentukan tanpa tersalip oleh pengemudi lain.

Pada dasarnya, pengemudi merupakan faktor utama dalam sarana transportasi, tanpa pengemudi maka transportasi tidak akan berjalan sebagaimana mestinya. Hal ini karena pengemudi bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan dirinya, penumpang, muatan yang dibawa maupun pengguna jalan lainnya. Menurut Undang-Undang No.22 tahun 2009 (pasal 106 ayat 1) menjelaskan bahwa pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Dalam kondisi seperti ini bisa menjadi sangat melelahkan bagi anggota tubuh terutama mata dan pikiran karena harus tetap fokus dalam waktu ber jam-jam, mengemudi adalah salah satu jenis pekerjaan yang dikenal melelahkan, merupakan aktivitas yang monoton, baik tugas yang berulang-ulang dan merupakan salah satu pekerjaan yang memerlukan perhatian berkelanjutan (Williamson, 1996).

Berdasarkan hal inilah peneliti mengambil faktor kelelahan sebagai salah satu variabel yang dikaitkan dengan *aggressive driving*. Hal ini diperkuat dengan teori

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Brown, 1994 yang menyatakan bahwa kelelahan mempunyai hubungan dengan motivasi tugas, dimana ketika terjadi kelelahan, motivasi untuk menjalankan tugas berkurang, komunikasi dan interaksi dengan lingkungn menurun dan dapat memunculkan perilaku agresif pada orang lain.

Pada kasus industri otobus akhir-akhir ini kelelahan juga sering kali menjadi faktor penyebab kecelakaan selain faktor sarana prasarana, faktor lingkungan, dan faktor manajemen operasional (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2012, p. 19). Kelelahan (*fatigue*) adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiesi dan kebutuhan dalam bekerja. Kelelahan merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh menghindari kerusakan lebih lanjut, sehingga dengan demikian terjadilah pemulihan (Suma'mur.P.K, Higiene Perusahaan dan Kesehatan, 1996, p. 68). Kelelahan dapat ditandai dengan kondisi yang cenderung untuk mengantuk. Kelelahan terjadi karena beberapa penyebab antara lain karena melakukan aktivitas monoton, beban dan waktu kerja yang berlebihan, keadaan lingkungan, keadaan kejiwaan dan keadaan gizi. Lebih lanjut dijelaskan bahwa beban fisik yang ringan dan suasana monoton di lingkungan kerja mempercepat timbulnya kelelahan yang dipicu oleh kebosanan. Ketika tuntutan fisik dan mental rendah, minat akan berkurang, aktivitas otak menurun dan menyebabkan kurangnya perhatian, resiko kesalahan meningkat dan timbul perasaan frustasi (Suma'mur.P.K, Higiene Perusahaan dan Kesehatan, 1996, p. 190). Faktor kelelahan pengemudi bisa dilihat dari intesitas istirahat sopir yang kurang. Menurut (Suma'mur.P.K, Higiene Perusahaan dan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Kesehatan, 1996, pp. 190-191) kelelahan dapat diketahui dengan melihat gejala-gejala yang ada hubungannya dengan kelelahan yang meliputi pelemahan kegiatan, pelemahan motivasi, dan pelemahan fisik akibat keadaan umum.

Ketika dikaitkan dengan kasus kecelakaan pada PO.Sumber Group, kelelahan yang dominan adalah mengenai management waktu istirahat pada sopir yang diindikasi kurang. Berdasarkan data pada (kompasiana.com, 2012) dijelaskan bahwa total istirahat pengemudi adalah 20 jam dari siklus 48 jam. Sedangkan waktu kerja dalam perjalanan selama 32 jam (Surabaya-Jogja, Jogja-Surabaya). Ini berarti dalam dua hari pengemudi hanya istirahat selama 12 jam. Hal ini berarti dalam satu hari pengemudi hanya beristirahat selama ±6 jam. Padahal, sekali jadwal mengemudi tiba, sopir bisa menjalankan kendaraan selama 6 – 10 jam/hari. Tentu sangat diperlukan stamina yang tinggi. Keadaan ini berlawanan dengan (PP.22 tahun 2009 Pasal 90, 2009) mengenai waktu kerja, waktu istirahat dan pergantian pengemudi. Pada pasal ini dijelaskan bahwa dalam menjamin keselamatan lalu lintas dan angkjutan jalan, perusahaan wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan umum. Waktu kerja yang dimaksud dalam pasal ini adalah 8 (delapan) jam dengan intensitas istirahat mengemudi kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya setengah jam. Dari uraian di atas diketahui bahwa pengemudi telah bekerja selama dua hari dengan intensitas kerja selama 8 jam, pengemudi hanya istirahat selama ±6 jam, dimana waktu istirahat tersebut habis hanya untuk sholat,makan, dan istirahat pemberhentian sekitar ±15

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

menit di setiap kota. Waktu kerja inilah yang dapat menyebabkan kelelahan yang berpengaruh terhadap konsentrasi mengemudi sehingga pengemudi menjadi salah satu factor penyebab terjadinya kecelakaan. Pada salah satu kasus ini menggambarkan bahwa factor *human error* seperti kelelahan adalah penyebab kecelakaan karena dalam kasus tersebut dijelaskan bahwa waktu intensitas istirahat pengemudi kurang. Hal ini cukup menggambarkan bahwa kelelahan berdampak pada kecelakaan lalu tintas.

Selain faktor *human error*, kecelakaan bisa terjadi karena infrastruktur dan kualitas kendaraan. Kelayakan kendaraan merupakan syarat mutlak yang harus dipenuhi dalam system transportasi (kompasiana.com, Belajar Kepada Sumber Kencono, 2012). Untuk angkutan umum, kebanyakan kendaraan bisa memberikan kenyamanan bagi pengguna sehingga kualitas pelayanan akan berbanding lurus dengan kepuasan pengguna. Untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan angkutan umum karena faktor kendaraan, pemerintah sebagai pemegang kekuasaan tertinggi harus memberi pengawasan regulasi lebih terhadap kelayakan ini salah satunya dengan memperketat uji kelaikan jalan untuk mengantisipasi terulangnya kecelakaan karena tidak layaknya kendaraan.

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus PO Sumber Group ini menjadi suatu fenomena yang tidak bisa dibiarkan berlarut-larut. Kurang disiplinnya pengemudi bus Sumber Group sangat membahayakan pengemudi jalan lainnya. misalnya sopir yang mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan tidak memberikan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna. Seringkali pengemudi yang mengemudi secara ugal-ugalan dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti dalam keadaan sakit, lelah, dikejar waktu, dan bisa karena kewajiban untuk kejar setoran dan lainnya sehingga mempengaruhi cara mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Keterampilan dan kesadaran yang dimiliki pengemudi angkutan umum penumpang cukup banyak memberikan kontribusi terhadap aspek keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas secara umum (kompasiana.com, 2011). Hal ini berarti dalam mengemudikan kendaraan seorang pengemudi harus dalam kondisi prima dan memperhatikan waktu istirahat untuk menghindari kelelahan dalam mengemudi.

Untuk menyikapi seringnya kecelakaan yang melibatkan bus Sumber Group, pihak manajemen mengambil beberapa keputusan untuk melakukan perubahan sistem perusahaan dan meningkatkan standarisasi keselamatan yang ada disetiap armada busnya. Hal ini dilakukan manajemen Sumber Group untuk menekan jumlah kecelakaan yang terjadi. Upaya perubahan sistem merupakan langkah-langkah yang dilakukan manajemen Sumber Group ini merupakan evaluasi dari sanksi yang diterima perusahaan atas terjadinya kecelakaan yang terus terjadi.

Sebagai aktor yang paling penting dalam penyelenggara transportasi, manajemen Sumber Group sudah saatnya mewujudkan angkutan umum yang aman, nyaman, dan selamat. Kedepannya angkutan umum diharapkan memberi pelayanan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

yang tujuannya adalah untuk lebih memperhatikan tingkat keselamatan jalan angkutan umum, sehingga dapat meningkatkan kepuasan bagi para pelanggan (kompasiana.com, Belajar Kepada Sumber Kencono, 2012).

Hal ini didukung oleh (Aji Suraji, 2010) yang melakukan penelitian dengan judul indikator faktor manusia terhadap kecelakaan sepeda motor. Penelitian ini menggunakan metode wawancara dan kuisioner dengan teknik non random sampling pada pelaku kecelakaan dengan pertimbangan indicator factor manusia sebagai variabel (x) dan kecelakaan sepeda motor sebagai variabel (y). hasil penelitian ini menunjukkan bahwa emosi pengendara, kurang konsentrasi ketika berkendara, dan kurang kedewasaan juga mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kecepatan sepeda motor. Hal ini berlawanan dengan pernyataan (Sahabudin, 2010) mengenai "Pengendara Sebagai Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Tahun 2010" dengan menggunakan metode purposive sampling pada pengendara sepeda motor, penelitian ini manggunakan agresifitas sebagai variabel (x) dan kelelahan (*fatique*) sebagai variabel (y). hasil penelitian ini menunjukkan bahwa agresivitas, kelelahan fisiologis dan psikologis, berkendara sambil merokok, konsumsi obat dan pemeriksaan kendaraan tidak berhubungan dengan KLL sepeda motor, berkendara sambil menggunakan telepon seluler merupakan factor dominan terhadap resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas selain kecepatan dan kepemilikan SIM C.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Melihat pentingnya management perusahaan dalam jasa pelayanan transportasi angkutan umum, maka penelitian ini berfokus pada upaya management Sumber Group untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dengan memperhatikan strategi terhadap waktu istirahat pengemudi dalam mengunakan trayek perjalanan jauh karena menurut teori Kelelahan mempunyai hubungan dengan motivasi tugas. Dimana ketika terjadi kelelahan, motivasi untuk menjalankan tugas berkurang, komunikasi dan interaksi dengan lingkungan menurun, serta dapat memunculkan prilaku agresif pada oranglain (Brown, 1994).

Penelitian ini juga dilatarbelakangi penelitian yang dilakukan oleh (Ishardita Pambudi Tama, 2014) mengenai evaluasi pengaruh pola kerja terhadap *fatique* untuk mengurangi jumlah kecelakaan. Dengan mentode wawancara dan software mackworth clock vigilance test (untuk melihat kelelahan sopir bus) peneliti menggunakan pola kerja sebagai variabel (x) dan kelelahan (*fatique*) sebagai variabel (y) secara random sampling pada pengemudi angkutan umum bus antar kota antar propinsi (AKAP). hasil pada penelitian ini menunjukkan bahwa kelelahan dalam pola kerja adalah factor yang menyebabkan tingkat kecelakaan meningkat.

Perbedaan hasil penelitian yang didukung pada fakta-fakta yang ada inilah membuat peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dan kajian yang lebih mendalam tentang kelelahan dan prilaku aggressive megemudi (*aggressive driving*), untuk dituangkan dalam penelitian yang berjudul “Hubungan Kelelahan Mengemudi dengan Aggresive Driving Pengemudi PO.Sumber Group”

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas dapat ditarik kesimpulan permasalahannya adalah:

1. Bagaimana tingkat kelelahan pada sopir bus AKAP PO.Sumber Group?
2. Bagaimana tingkat perilaku agresif mengemudi (aggressive driving) pada sopir bus AKAP PO.Sumber Group?
3. Bagaimana hubungan kelelahan terhadap perilaku agresif mengemudi (aggressive driving)) pada sopir bus AKAP PO.Sumber Group?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui dan mendeskripsikan tentang :

1. Mengetahui tingkat kelelahan pada sopir bus AKAP PO.Sumber Group?
2. Mengetahui tingkat perilaku agresif mengemudi (aggressive driving) pada sopir bus AKAP PO.Sumber Group?
3. Mengetahui hubungan kelelahan terhadap perilaku agresif mengemudi (aggressive driving)) pada sopir bus AKAP PO.Sumber Group.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Perusahaan

   Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan informasi dalam mengambil keputusan untuk meningkatkan dan mempertahankan profitabilitas perusahaan di masa yang akan datang.

2. Bagi Penulis

   Dengan adanya penelitian ini penulis dapat menambah pengetahuan, wawasan, dan pengalaman untuk menerapkan teori yang sudah dipelajari di perkuliahan ke dalam studi kasus yang lebih spesifik.

3. Bagi UIN MALIKI Malang

   Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai tambahan koleksi perpustakaan UIN MALIKI Malang dan dapat digunakan sebagai sumber informasi atau bahan pembanding bagi semua mahasiswa yang akan mengambil judul yang sama untuk bahan penelitian ini.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kelelahan

1. Definisi kelelahan

Kelelahan (*fatigue*) merupakan suatu perasaan yang bersifat subyektif. Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiesi dan kebutuhan dalam bekerja. Kelelahan merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh menghindari kerusakan lebih lanjut, sehingga dengan demikian terjadilah pemulihan (Suma'mur.P.K, 1996, p. 68).

Kelelahan juga dapat diartikan kondisi yang ditandai oleh peningkatan ketidaknyamanan dengan berkurang kapasitas untuk bekerja, mengurangi efisiensi prestasi, hilangnya daya atau kapasitas untuk menanggapi rangsangan, dan biasanya disertai dengan perasaan kelelahan dan kelelahan. Kelelahan menyebabkan penurunan dalam kemampuan untuk melaksanakan tugas-tugas (G.J. Salazar, MD, 1993, p. 2)

Istilah kelelahan mengarah pada kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan. Kelelahan kerja juga akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja. Meningkatnya kesalahan kerja akan memberikan peluang terjadinya kecelakaan kerja dalam industri. Kelelahan kerja adalah keadaan karyawan yang mengakibatkan terjadinya penurunan vitalitas dan produktivitas kerja akibat factor pekerjaan (Nurmianto, 2003, p. 264)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Kelelahan kerja dapat mengakibatkan penurunan produktivitas. Jadi kelelahan kerja dapat berakibat menurunnya perhatian, perlambatan dan hambatan persepsi, lambat dan sukar berfikir, penurunan kemauan atau dorongan untuk bekerja, menurunnya efisiensi dan kegiatan-kegiatan fisik dan mental yang pada akhirnya menyebabkan kecelakan kerja dan terjadi penurunan poduktivitas kerja (Budiono, 2003, p. 88).

Selain itu, pengertian lain menyebutkan bahwa kelelahan adalah suatu kondisi ketika seseorang tidak memiliki energi untuk melakukan sesuatu, dan keengganan untuk melanjutkan tugas (European Commission, 2009, p. 6).

Dari pengertian di atas maka dapat diketahui bahwa kelelahan (*fatigue*) adalah suatu pola yang timbul pada suatu keadaan, yang secara umum terjadi pada tiap individu dimana ditandai dengan penurunan perhatian, konsentrasi, ketahanan fisik dan mental yang bisa berakibat pada menurunnya vitalitas dan produktivitas kerja.

2. Jenis kelelahan

Kelelahan dapat dibedakan menjadi tiga kelompok, yaitu berdasarkan proses, waktu, dan penyebab terjadinya kelelahan.

1. Berdasarkan proses, meliputi:
   a. Kelelahan otot (*muscular fatigue*)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Kelelahan otot menurut (Suma'mur.P.K, 1996, p. 190) adalah *tremor* pada otot atau perasaan nyeri yang terdapat pada otot. Hasil percobaan yang dilakukan para peneliti pada otot mamalia, menunjukkan kinerja otot berkurang dengan meningkatnya ketegangan otot sehingga stimulasi tidak lagi menghasilkan respon tertentu. Manusiapun menunjukkan respon yang sama dengan proses yang terjadi pada percobaan diatas. Irama kontraksi otot akan terjadi setelah melalui suatu periode aktivitas secara terus menerus.

Fenomena berkurangnya kinerja otot setelah terjadinya tekanan melalui fisik untuk suatu waktu tertentu disebut kelelahan otot secara fisiologis, dan gejala yang ditunjukkan tidak hanya berupa berkurangnya tekanan fisik namun juga pada makin rendahnya gerakan (Budiono, 2003, p. 87)

b. Kelelahan umum

Pendapat Grandjean (1993) yang dikutip oleh (Tarwaka, 2004, p. 107), biasanya kelelahan umum ditandai dengan berkurangnya kemauan untuk bekerja, yang sebabnya adalah pekerjaan yang monoton, intensitas dan lamanya kerja fisik, keadaan lingkungan, Sebab-sebab mental, status kesehatan dan keadaan gizi. Secara umum gejala kelelahan dapat dimulai dari yang sangat ringan sampai perasaan yang sangat melelahkan.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Gejala umum kelelahan adalah suatu perasaan letih yang luar biasa dan terasa aneh. Semua aktivitas menjadi terganggu dan terhambat karena munculnya gejala kelelahan terebut. Tidak adanya gairah untuk bekerja baik secara fisik maupun psikis, segalanya terasa berat dan merasa mengantuk (Budiono, 2003, p. 83).

2. Berdasarkan waktu terjadi kelelahan, meliputi:

a. Kelelahan akut

Yaitu disebabkan oleh kerja suatu organ atau seluruh organ tubuh secara berlebihan dan datangnya secara tiba-tiba (Budiono, 2003, p. 89)

b. Kelelahan kronis

Merupakan kelelahan yang terjadi sepanjang hari dalam jangka waktu yang lama dan kadang-kadang terjadi sebelum melakukan pekerjaan, seperti perasaan "kebencian" yang bersumber dari terganggunya emosi. Selain itu timbulnya keluhan psikosomatis seperti meningkatnya ketidakstabilan jiwa, kelesuan umum, meningkatnya sejumlah penyakit fisik seperti sakit kepala, perasaan pusing, sulit tidur, masalah pencernaan, detak jantung yang tidak normal, dan lain-lain (Budiono, 2003, p. 89)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

3. Berdasarkan penyebab kelelahan, meliputi:

   a. Kelelahan fisiologis

      Merupakan kelelahan yang disebabkan karena adanya faktor lingkungaan fisik, seperti penerangan, kebisingan, panas dan suhu (Depnaker, 2004, p. 55)

   b. Kelelahan psikologis

      Terjadi apabila adanya pengaruh hal-hal diluar diri yang berwujud pada tingkah laku atau perbuatan dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, seperti suasana kerja, interaksi dengan sesama pekerja maupun dengan atasan (Depnaker, 2004, p. 55)

3. Faktor penyebab kelelahan

Kelelahan akibat kerja seringkali diartikan sebagai proses menurunnya efisiensi, performa kerja, dan berkurangnya kekuatan atau ketahanan fisik tubuh untuk terus melanjutkan kegiatan yang harus dilakukan. Ada beberapa macam kelelahan yang dikenal dan diakibatkan oleh faktor-faktor yang berbeda-beda seperti yang dikemukakan oleh (Wignjosoebroto, 2003, p. 285):

1. Lelah otot

   Hal ini bisa dilihat dalam bentuk muncul gejala kesakitan yang amat sangat ketika otot harus menerima beban yang berlebihan.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

2. Lelah visual

Lelah yang diakibatkan ketegangan yang terjadi pada organ visual (mata). Mata yang terkonsentrasi secara terus menerus pada suatu objek. Cahaya yang terlalu kuat yang mengenai mata juga akan bisa menimbulkan gejala yang sama

3. Lelah mental

Datangnya kelelahan bukan diakibatkan secara langsung oleh aktifitas fisik, melainkan lewat kerja mental. Lelah mental ini seringkali pula disebut sebagai lelah otak

4. Lelah monotonis

Jenis kelelahan yang disebabkan oleh aktifitas kerja yang bersifat rutin, monoton ataupun lingkungan kerja yang sangat menjemukkan Situasi kerja yang monoton dan menimbulkan kebosanan akan mudah terjadi pada pekerjaan-pekerjaan yang dirancang terlalu ketat.

5. Lelah kronis

Kelelahan yang disebabkan oleh sejumlah faktor yang berlangsung secara terus menerus dan terakumulasi. Gejala-gejala yang tampak jelas akibat lelah kronis ini dapat dicirikan seperti:

a. Meningkatnya emosi dan rasa jengkel sehingga orang menjadi kurang toleran atau antisosial terhadap orang lain

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

b. Meningkatnya emosi dan rasa jengkel sehingga orang menjadi kurang toleran atau antisosial terhadap orang lain

c. Depresi berat, dan lain-lain

Selain itu, terdapat lima kelompok sebab kelahan menurut (Suma'mur.P.K, 1996, p. 82) yaitu:

1. Keadaan monoton
2. Beban dan lamanya pekerjaan baik fisik maupun mental
3. Keadaan lingkungan seperti cuaca kerja, penerangan, dan kebisingan
4. Keadaan kejiwaan seperti tanggung jawab, kekhawatiran, atau konflik
5. Penyakit, perasaan sakit, dan keadaan gizi.

Waters dan Bhattacharya (1996), yang dikutip oleh (Tarwaka, 2004, p. 111) menyatakan bahwa kontraksi otot baik statis maupun dinamis dapat menyebabkan kelelahan otot. Kelelahan tersebut terjadi pada waktu ketahanan (*endurance time*), sedangkan untuk waktu ketahanan otot tergantung pada jumlah tenaga yang dikembangkan oleh otot sebagai suatu prosentase tenaga maksimum yang dapat dicapai oleh otot, kemudian pada saat kebutuhan metabolisme dinamis dan aktivitas melampaui kapasitas energy yang dihasilkan oleh tenaga kerja, maka kontraksi otot akan terpengaruh sehingga kelelahan seluruh badan terjadi.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Faktor yang paling umum yang menyebabkan kelelahan adalah kurang tidur, kualitas tidur, dan jam tidur yang kurang maksimal dikarenakan tuntutan tugas (European Commission, 2009, p. 4).

4. Gejala- gejala kelelahan

Kelelahan adalah kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan, sehingga berakibat kepada pengurangan kapasitas kerja dan ketahanan tubuh (Suma'mur.P.K, 1996, pp. 190-191). Tanda-tanda kelelahan utama adalah hambatan terhadap fungsi-fungsi kesadaran otak dan perubahan pada organ-organ di luar kesadaran serta proses pemulihan. Gejala yang muncul pada orang yang mengalami kelelahan adalah penurunan perhatian, perlambatan dan hambatan persepsi, lambat dan sukar berfikir, penurunan kemauan atau dorongan untuk beraktivitas, serta kurangnya efisiensi kegiatan-kegiatan fisik dan mental (Suma'mur.P.K, 1996, p. 191)

Gambaran mengenai gejala kelelahan (*fatigue symptons*) secara subyektif dan obyektif antara lain: perasaan lesu, mengangtuk dan pusing, tidak atau berkurangnya konsentrasi, berkurangnya tingkat kewaspadaan, persepsi yang buruk dan lambat, tidak ada atau berkurangnya gairah untuk bekerja, serta menurunnya kinerja jasmani dan rohani (Budiono, 2003, p. 88)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Kelelahan dapat diketahui dengan melihat gejala-gejala atau perasaan-perasaan yang ada hubungannya dengan kelelahan (Suma'mur.P.K, 1996, pp. 190-191) yang meliputi:

1. Pelemahan kegiatan, ditandai dengan gejala perasaan berat di kepala, badan merasa lelah, kaki merasa berat, menguap, merasa kacau pikiran.
2. Pelemahan motivasi, ditandai dengan gejala lelah berbicara, menjadi gugup, tidak dapat berkonsentrasi, cenderung untuk lupa, tidak tekun dalam pekerjaannya.
3. Pelemahan fisik akibat keadaan umum, ditandai dengan gejala sakit kepala, kekauan di bahu, merasa nyeri di punggung, merasa pernafasan tertekan, tremor pada anggota badan, spasme dari kelopak mata, dan merasa pening.

5. Efek kelelahan

Menurut penelitian (Tyas, 2010) efek adri kelelahan kerja antara lain :

1. Prestasi kerja

   Kelelahan tingkat tinggi menyebabkan penurunan kinerja dan produktivitas, meningkatkan resiko kecelakaan dan cedera. Kelelahan mempengaruhi kemampuan untuk berpikir jernih. Akibatnya orang yang mengalami kelelahan tidak menyadari bahwa mereka tidak dapat bekerja

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

dengan baik dan aman. Efek paling umum terkait dengan kelelahan adalah:

a. Mengantuk
b. Kurangnya konsentrasi
c. Gangguan ingatan
d. Cepat marah
e. Gangguan komunikasi
f. Mengurangi koordinasi tangan-mata
g. Mengurangi persepsi visual
h. Mengurangi kewaspadaan

2. Kesehatan

Efek kelelahan bertambah seiring dengan bertambahnya usia. Orang-orang yang berusia lebih dari 50 tahun cenderung memiliki pola tidur yang terfragmentasi sehingga menjadi cepat lelah. Kurang tidur akan berdampak terhadap kesehatan:

a. Penyakit jantung dan tekanan darah tinggi
b. Gangguan perut
c. Penyakit mental
d. Kesuburan yanglebih rendah

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Berdasarkan paparan di atas maka pengertian kelelahan adalah menurunnya kapasitas fisiologis dan psikologis pada manusia yang diakibatkan karena keadaan monoton, beban pekerjaan, keadaan lingkungan, kondisi jiwa manusia, dan status gizi. Efek dari kelelahan bisa berdampak pada penurunan prestasi kerja dan kesehatan individu.

B. Definisi Perilaku Agresi

Perilaku agresi adalah setiap tindakan yang diniatkan untuk melkuai, menyebabkan penderitaan, dan untuk merusak orang lain Strickland (dalam Hanurawan, 2001, p. 80). Myers menjelaskan bahwa agresi adalah perilaku fisik maupun perilaku verbal yang diniatkan untuk melukai obyek yang menjadi sasaran agresi. Mac Neil & Steward (2000) menjelaskan bahwa perilaku agresi adalah suatu perilaku atau suatu tindakan yang diniatkan untuk mendominasi atau berperilaku secara destruktif, melalui kekuatan verbal atau kekuatan fisik, yang diarahkan kepada obyek sasaran perilaku agrsi. Obyek sasaran prilaku agresi meliputi lingkungan fsik, orang lain, dan diri sendri.

Berdasarkan uraian beberapa definisi di atas, maka secara umum dapat disimpulkan bahwa perilaku agresi adalah tanggapan yang mampu memberikan stimulus merugikan atau merusak terhadap organisme lain. Agresi merupakan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

prilaku yang muncul karena adanya faktor pendorong dari dalam individu maupun luar individu.

C. Agresi Mengemudi (*aggressive driving*)

1. Definisi *Aggressive Driving*

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari prilaku social yang mengganggu keamanan public. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai prilaku berbeda termasuk prilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston J. M., 2003).

Menurut (Tasca L. , 2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu.

Sedangkan menurut (James, 2000) mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada yang bisa membahayakan pengemudi lain.

Dari beberapa definisi para ahli mengenai *aggressive driving*, maka dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

menghemat waktu dengan cara membuntutui, mengklakson sehinggga dapat membahayakan pengemudi lainnya.

2. Faktor Penyebab *Aggressive Driving*

Menurut (Tasca L. , 2000), factor penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

1. Usia dan jenis kelamin

   Aggressive driving termasuk prilaku melanggar lalu lintas, menurut (Tasca L. , 2000) pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas karena menurut mereka peraturan lalu lintas adalah suatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhinya. Oleh karena itu pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat prilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

2. Anonimitas

   Anonomitas berasal dari bahasa Yunani kata *anonymia*, yang berarti "tanpa nama "atau" namelessness ". Dalam penggunaan sehari-hari, anonimitas biasanya mengacu pada keadaan identitas pribadi seseorang, atau informasi pribadi , yang tidak diketahui publik. (wikipedia.com).

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Jalan raya, terutama pada malam hari memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Keadaan tersebut memberikan kesempatan pengemudi untuk "lolos begitu saja" ketika telah melakukan *aggressive driving* (Tasca N. d., 1998). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak diketahui identitasnya.

3. Faktor Sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, reward, hukuman, dan model yang ada dalam masyarakat (Tasca L. , 2000) banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapat hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa bahwa perilaku *aggressive driving* selama tidak membahayakan masih bisa dilakukan agar tepat sampai tujuan.

4. Kepribadian

Penelitian (Tasca L. , 2000) melaporkan bahwa factor pribadi yang berhubungan dengan kecelakaan kendaraan pada umumnya adalah termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsive, dan mengambil resiko.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

5. Gaya Hidup

Gaya hidup memiliki hubungan pada aspek kehidupan seseorang, termasuk saat berkendara. Gaya hidup dalam hal ini meliputi minum minuman keras, menggunakan obat-obat terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam.

6. Tingkah Laku Pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu factor penyebab *aggressive driving.* Ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki ketrampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, pengemudi yang memiliki ketrampilan tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas dan menghambat laju kendaraannya. Hal ini dapat berarti bahwa orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *aggressive driving.* Sedangkan orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kecil kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*, Karena ia mengutamakan keselamatan.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

7. Faktor Lingkungan

Factor lingkungan juga mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah factor kepadatan. (Sarwono, 1995) menyatakan bahwa kepadatan serigkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berbeda dalam kondisi padat. Kepadatan dalam hal ini diartikan sebagai kemacetan. (Tasca L. , 2000) mengatakan bahwa kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving.*

3. Jenis-jenis *Aggressive Driving*

Aggressive driving adalah teknik mengemudi yang dimotivasi oleh ketidaksabaran sebagai upaya menghemat waktu dengan mengabaikan aturan lalu lintas sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya (James, 2000).

(James, 2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori, yaitu : *impatience and inattentiveness, power struggle, recklessness ad road rage.*

Kategori 1: *impatience* (ketidaksabaran) dan *inttentiveness* (ketidakperhatian).

1. Menerobos lampu merah
2. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

3. Berpindah-pindah jalur
4. Kecepatan mengemudi 5-15 km/jm
5. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depan
6. Tidak memberikan tanda jika berbelok/berhenti
7. Menambah dan mengurangi kecepatan mendadak

Kategori 2: *power struggle* (adu kekuatan)

1. Menghalangi orang yang akan berpindah jalur
2. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya
3. Mengancam atau memancing kemarahan penvgemudi lain
4. Membuntuti kendaraan lain untuk member hukuman atau mengancam
5. Memotong jalan
6. Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengmudi lain

Kategori 3 : *recklessness* (ugal-ugalan) dan *road rage* (kemarahan di jalan)

1. Mengejar pengemudi lain untuk berduel
2. Mengemudi dalam kondisi mabuk
3. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya
4. Mengemudi dengan kecepatan tinggi

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Sedangkan (Tasca L. , 2000), mengemukakan beberapa tingkah laku yang dapat dikategotikan sebagai pengemudi agresif, antara lain :

1. Membuntuti terlalu dekat
2. Keluar masuk jalur
3. Menyalip dengan kasar
4. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat
5. Menyalip dari bahu jalan
6. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
7. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip
8. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur
9. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur
10. Melewati (melanggar) rambu lalu lintas
11. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

4. Bentuk *Aggressive Driving*

Aggressive driving dibagi menjadi dua, yaitu secara langsung dapat membahayakan ataupun secara tidak langsung membahayakan, akan tetapi cenderung mengintimidasi, membuat marah, atau memprovokasi pengendara lainnya (Tasca N. d., 1998).

Prilaku-prilaku mengemudi yang termasuk ke dalam *aggressive driving* secara langsung adalah:

1. Mengambil jarak terlalu dekat dengan pengendara lain, atau di depannya
2. Menyalip kendaraan lain dengan cara meliuk-liuk ke kanan dan ke kiri
3. Melewati jalan yang tidak boleh untuk dilalui
4. Menyalip kendaraan terlalu dekat di depan kendaraan yang dilewati
5. Melewati bahu jalan
6. Melewati jalur yang berlawanan arah
7. Mencegah pengendara lain untuk mendahului
8. Tidak mau mengalah dengan pengendara lain
9. Berkendara dengan kecepatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan
10. Menerobos lampu merah.

Sedangkan perilaku-perilaku *aggressive driving* yang sceara tidak langsung adalah :

1. Mengedipkan lampu

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

2. Membunyikan klakson dengan intensitas yang cepat
3. Memelototi pengendara lain dengan menunjukkan katidaksetujuan
4. Berteriak kepada pengendara lain
5. Memberikan isyarat menantang.

Selain itu, (Wijaya Kusuma, 2010) membagi bentuk *aggressive driving* meliputi:

1. *Static aggressive*

   Adalah bentuk mengemudi agresif dengan cara tergesa-gesa, complain, cenderung mencoba bersaing, dan ketika didahului pengemudi lain maka ia akan berusaha mendahului kembali.

2. *Verbal aggressive*

   Adalah mengemudi dengan menumpah-nyumpah, membuka kaca jendela dan memaki-maki pengemudi lain, dan menekan tombol klakson tanpa putus.

3. *Ambitious aggressive*

   Adalah mengemudi secara ambisius, memotong jalan, mendorong mobil dari belakang, menghendikan laju kendaraan sambil berkelahi.

Berdasarkan paparan di atas dapat diketahui bahwa *aggressive driving* merupakan prilaku ketidaksabaran pada pengemudi dalam mengendarai kendaraanya yang dapat dipicu oleh kesadaran pengemudi, keadaan emosi, gaya

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

hidup pengemudi, faktor social, dan tingkah laku pengemudi. Prilaku *aggressive driving* merupakan prilaku penyimpangan yang dilakukan oleh pengemudi.

5. Pencegahan dan Pengendalian *Aggressive Driving*

Pengendalian dalam prilaku mengemudi memang sangat dibutuhkan demi terciptanya pengemudi yang sadar akan keselamatan, (Elizabeth M.Grey, 1989) membagi beberapa teknik sebagai upaya pencegahan dan pengendalian *aggressive driving* :

4. *Screening drivers*

Salah satu pendekatan yang pertama untuk mengahadapi agresi saat mengemudi mungkin untuk kondisi pengemudi yang diduga mengalami masalah (Termasuk penyakit mental dan driver dibawah stress emosional). Noyes (1985) berpendapat bahwa dokter dapat membantu dalam pencegahan kecelakaan kendaraan bermotor jika mereka menyadari factor kejiwaan yang berhubungan dengan gangguan kemampuan dalam mengemudi.

Nathan dan Turner (1974, dikutip dalam Noyes, 1985) menemukan bahwa dari kasus minuman keras yang dapat menyebabkan 100 kecelakaan bagi pengemudi, 15 orang yang membutuhkan intervensi kejiwaan dengan cepat. Analisis ini diperlukan dokter karena pada dasarnya krisis kejiwaan dapat mengakibatkan peningkatan bahaya yang

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

berdampak pada psikis . Gibbens (1968) berpendapat bahwa pengemudi kendaraan berat dan angkutan umum tidak diizinkan mengemudi apabila mereka mennderita gangguan psikotik, atau memiliki gangguan kepribadian. Namun, pengemudi ini hanya dapat diketahui ketika mereka telah mengalami kecelakaan.

5. Modifikasi Perilaku Pengemudi

Upaya untuk mengubah perilaku dalam pendidikan mengemudi sangat diperlukan, Naatanen dan Summala (1976) berpendapat bahwa modifikasi perilaku manusia dalam mengemudi sangat produktif untuk mengurangi resiko kecelakaan (Henderson,1971). Komponen dalam modifikasi mengemudi sangat kompleks dalam penanggulangan resiko kecelakaan lalu lintas.

Seperti halnya (Brown dan Birne, 1960) menyatakan bahwa kecelakaan dapat dikurangi dengan cara memodifikasi prilaku pengemudi dengan cara memberikan pendidikan atas faktor tingginya resiko kecelakaan. Menurut Henderson (1971) modifikasi prilaku mengemudi telah banyak behasil dalam penurunan tingkat kecelakaan, hal ini dipengaruhi faktor oleh faktor motivasi pengemudi untuk mengemudi secara aman.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

6. Enforcement (Penyelenggaraan)

Penyelenggaraan atau penegakan hukum dalam lalu lintas mungkin dipandang sebagai penguatan negatif bagi para pengemudi sehingga terkadang mereka lebih mengutamakan waktu daripada aturan lalu lintas yang ada (Sinear, 1978). Untuk itu Brown dan copeman (1973) Berpendapat bahwa perhatian yang lebih besar harus diberikan pada pengemudi terkait dengan penegakan hukum dan pemberlakuan sanki yang tegas bagi pelanggarnya. Idealnya sanksi ini akan menggambarkan batas-batas prilaku mengemudi yang dapat diterima oleh hokum.

Henderson (1971) juga berpendapat bahwa untuk menjadi efektif, penanggulangan kecelakaan seperti penegakan hokum harus disesuai dengan persepsi pengemudi terhadap pelanggaran dan penegak hukum.

7. Pendidikan Bagi Pengemudi

Naatanen dan Sumala (1989) menyarankan bahwa pendidikan pengemudi mungkin dapat menekan kesalahan dalam mengemudi daripada peran pelatihan untuk meningkatkan keterampilan mengemudi. Pendidikan umumnya akan mengarahkan perhatian mengemudi terhadap informasi dari kesalahan yang cenderung mereka lalukan, dan mengejarkan mereka untuk menyesuaikan batas keselamatan yang sesuai.

Bidang pendidikan dalam mengemudi dapat dibagi menjadi tiga bagian yaitu pendidikan mengemudi untuk orang dewasa, peserta didik

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

atau siswa sekolah menengah, pendidikan mengemudi untuk mereka yang diidentifikasi sebagai pengemudi bermasalah, dan pendidikan melalui iklan di media massa.

8. Kursus Pendidikan Mengemudi

Edward dan Ellis (1976) mencoba mendalami pengaruh program peningkatan kesadaran dalam mengemudi, mereka memberikan skala pada mengemudi yang terkait dengan sikap yang dilakukan pengemudi saat mengendarai kendaraannya. Temuan ini menghasilkan bahwa pengemudi laki-laki yang berusia 17-24 menunjukkan sikap yang positif dalam mengemudi setelah mereka mendapatkan pendidikan program pendidikan mengemudi.

Berdasarkan penjelasan di atas diketahui bahwa upaya dalam mengatasi perilaku *aggressive driving* dapat dilakukan dengan berbagai cara yakni memodifikasi perilaku individu, penegakan hukum, pelatihan keterampilan dan pendidikan bagi individu.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

D. Hubungan Kelelahan dengan Aggressive driving

Istilah kelelahan mengarah pada kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan, sehingga berakibat kepada pengurangan kapasitas kerja dan ketahanan tubuh. Kelelahan kerja juga akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja. Meningkatnya kesalahan kerja akan memberikan peluang terjadinya kecelakaan kerja dalam industri. Kelelahan kerja adalah keadaan karyawan yang mengakibatkan terjadinya penurunan vitalitas dan produktivitas kerja akibat faktor pekerjaan (Nurmianto, 2003, p. 264). Kelelahan menyebabkan berkurangnya kinerja dalam mengemudi, melemahnya kegiatan, berkurangnya kemampuan mengemudi, dan kecenderungan untuk menarik diri dari tugas mengemudi (European Commission, 2009, p. 4)

Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiesi dan kebutuhan dalam bekerja (Suma'mur.P.K, 1996, p. 68). (U.S Departement of Canada, 1996) menjelaskan ada empat faktor penyebab kelelahan terutama dalam mengemudi antara lain

1. Jumlah waktu yang dihabiskan pengemudi secara berkelanjutan dalam satu periode tugas
2. Waktu siklus istirahat pengemudi yang tidak teratur
3. Berapa lama waktu mengemudi saat mengemudikan kendaraannya
4. Kurangnya intensitas waktu istirahat pada pengemudi

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Ketika dikaitkan dengan fenomena pada penelitian, maka terdapat hubungan antara faktor tersebut terhadap kelelahan yang dialami pengemudi PO. Sumber Group. Faktor pertama yaitu jumlah waktu yang dihabiskan mengemudi dalam mengemudikan kendaraan secara berkelanjutan dalam satu periode, artinya dalam satu waktu pengemudi PO. Sumber Group menghabiskan waktu secara langsung dalam perjalanan baik pergi maupun pulang dari tempat tujuan karena dalam satu minggu pengemudi hanya menjalankan armada bus selama dua kali Faktor kedua yaitu jumlah siklus istirahat pengemudi yang tidak teratur, hal ini terkait dengan intensitas istirahat pengemudi hanya sekitar 15 sampai 20 menit di setiap pergantian kota.

Faktor ketiga yaitu waktu lama mengemudi yang dilakukan selama 6 sampai 10 jam per harinya. Faktor keempat yaitu kurangnya jam tidur pada pengemudi, terkait dengan hal ini dapat dikatakan bahwa dalam satu hari pengemudi hanya istirahat selama ±6 jam. Padahal dalam mengemudi perjalanan jauh membutuhkan stamina yang tinggi (kompasiana.com, 2012).

Untuk mengetahui kelelahan pada sopir bus PO. Sumber Group, peneliti melihat gejala-gejala atau perasaan- perasaan berdasarkan paparan di atas. Pada dasarnya paparan di atas terkait dengan kelelahan yang meliputi pelemahan kegiatan,pelemahan motivasi, dan pelemahan fisik akibat keadaan umum (Suma'mur.P.K, 1996, pp. 190-191)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Kelelahan juga mempunyai hubungan dengan *aggressive driving*. Dimana ketika terjadi kelelahan, motivasi untuk menjalankan tugas berkurang, komunikasi dan interaksi dengan lingkungan menurun, serta dapat memunculkan prilaku agresif pada oranglain (Brown, 1994). Hal ini sesuai dengan hasil penelitian (AAA Foundation for Trafic Safety, 1999) yang menemukan bahwa kelelahan yang meliputi waktu mengemudi, waktu istirahat, dan kondisi fisik mengemudi adalah faktor yang melatar belakangi *aggressive driving* selain kondisi jalan.

Selain itu, gairah seseorang dapat mempengaruhi prilaku *aggressive driving.* Yang dimaksud gairah dalam penelitian ini adalah gairah obsesi dan gairah harmoni. Gairah obsesi adalah gairah dimana seseorang mempunyai dorongan internal yang kuat untuk mengontrol atau megatur prilaku yang diinginkan, sehingga orang yang memiliki gairah obsesi akan sangat mudah terpancing amarahnya ketika ada gangguan terhadap apa yang telah diaturnya. Orang yang memiliki gairah harmoni lebih dapat mengontrol dorongan yang ada dalam dirinya, sehingga cenderung akan lebih tenang bila di jalan (Philipe, 2009).

Prilaku *agressive driving* dipengaruhi factor internal dan factor eksternal. Factor internal meliputi factor kepribadian individu, berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, sifat factor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endogrin yang memberikan perasaan nyaman. Factor

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan, dan teman sebaya (Tasca L. , 2000)

Ketika dikaitkan dengan teori agresif mengemudi James (2000) yang menyatakan bahwa mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada yang bisa membahayakan pengemudi lain, secara garis perilaku mengemudi PO. Sumber Group termasuk dalam kategori *aggressive driving*.

Hal ini dapat dilihat dari pernyataan penumpang mengenai pengemudi bus yang tidak segan mengambil arah atau jalur yang berlawanan untuk mendahului kendaraan lain, bus yang sering mengklakson keras-keras ketika ada kendaraan di depannya, pengemudi yang sering mengemudi dengan kecepatan tinggi, perilaku suka memotong jalan dan sering berjalan terlalu dekat dengan kendaraan yang ada di depannya (Kompasiana.com, 2011).

Hal demikian juga berkaitan dengan kategori dalam dalam *aggressive driving* yang meliputi *impatience* (ketidaksabaran), *innattentiveness* (ketidakperhatian), *power stugle* (adu kekuatan), *recklessness* (ugal-ugalan) dan *road rage* (kemarahan di jalan), (James, 2000).

E. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan paparan di atas, maka dikemukakan hipotesis sebagai berikut:

Ha : terdapat hubungan antara kelelahan terhadap *aggressive driving*, apabila kelelahan meningkat, maka semakin tinggi tingkat *aggressive driving* .

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

F. Kelelahan dan Aggressive Driving dalam Perspektif Islam

1. Telaah teks psikologi tentang kelelahan

A. Sampel teks

a. Kelelahan (*fatigue*) merupakan suatu perasaan yang bersifat subyektif. Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiesi dan kebutuhan dalam bekerja. Kelelahan merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh menghindari kerusakan lebih lanjut, sehingga dengan demikian terjadilah pemulihan (Suma'mur.P.K, 1996, p. 68).

b. Kelelahan juga dapat diartikan kondisi yang ditandai oleh peningkatan ketidaknyamanan dengan berkurang kapasitas untuk bekerja, mengurangi efisiensi prestasi, hilangnya daya atau kapasitas untuk menanggapi rangsangan, dan biasanya disertai dengan perasaan kelelahan dan kelelahan. Kelelahan menyebabkan penurunan dalam kemampuan untuk melaksanakan tugas-tugas (G.J. Salazar, MD, 1993, p. 2)

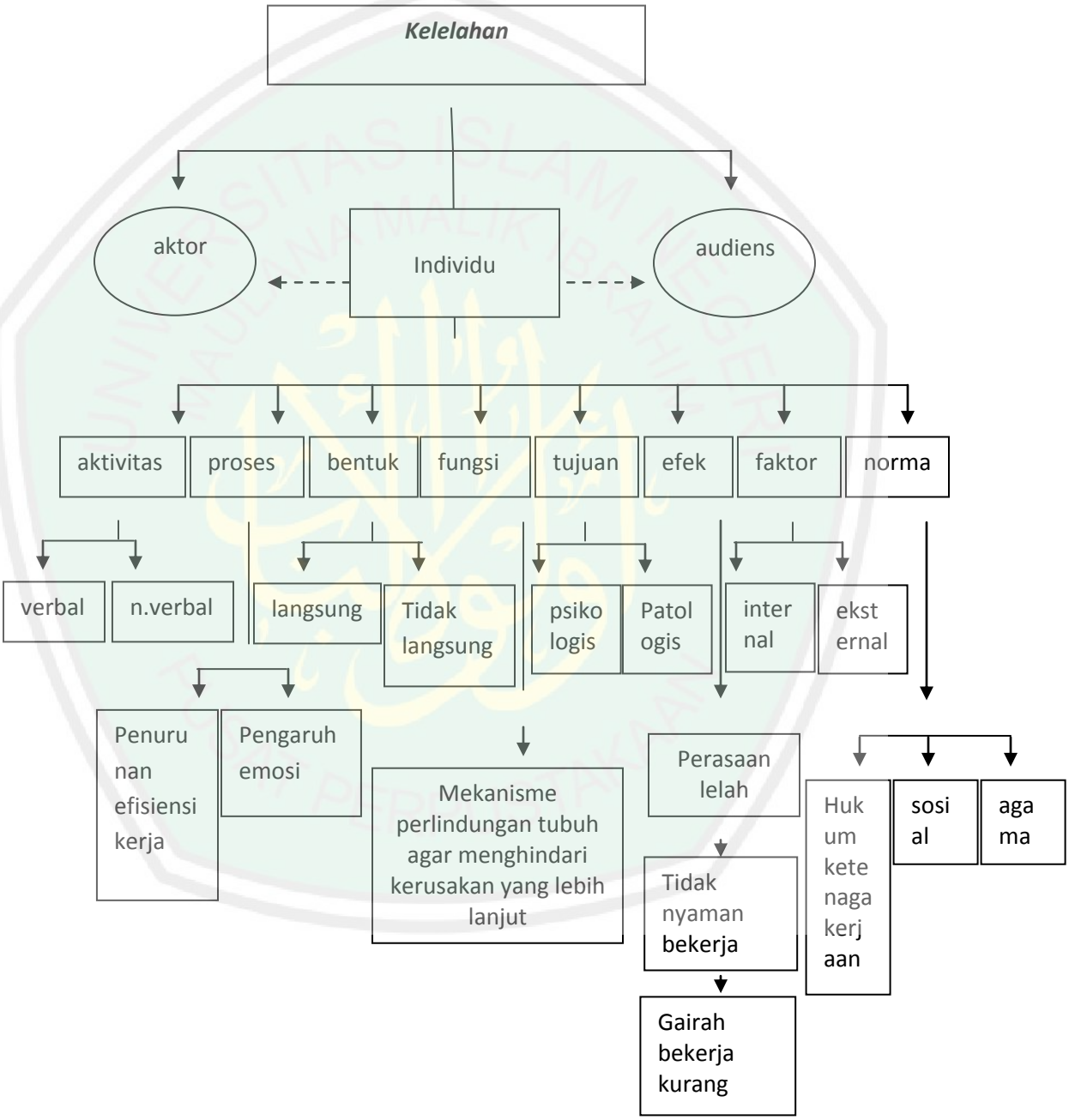
c. Kelelahan kerja adalah keadaan karyawan yang mengakibatkan terjadinya penurunan vitalitas dan produktivitas kerja akibat factor pekerjaan (Nurmianto, 2003, p. 264)

d. Jadi kelelahan kerja dapat berakibat menurunnya perhatian, perlambatan dan hambatan persepsi, lambat dan sukar berfikir, penurunan kemauan atau dorongan untuk bekerja, menurunnya efisiensi dan kegiatan-kegiatan fisik dan mental yang pada akhirnya menyebabkan kecelakan kerja dan terjadi penurunan poduktivitas kerja (Budiono, 2003, p. 88).

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

e. Selain itu, pengertian lain menyebutkan bahwa kelelahan adalah suatu kondisi ketika seseorang tidak memiliki energi untuk melakukan sesuatu, dan keengganan untuk melanjutkan tugas (European Commission, 2009, p. 6).

B. Pola teks



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

C. Analisis komponen

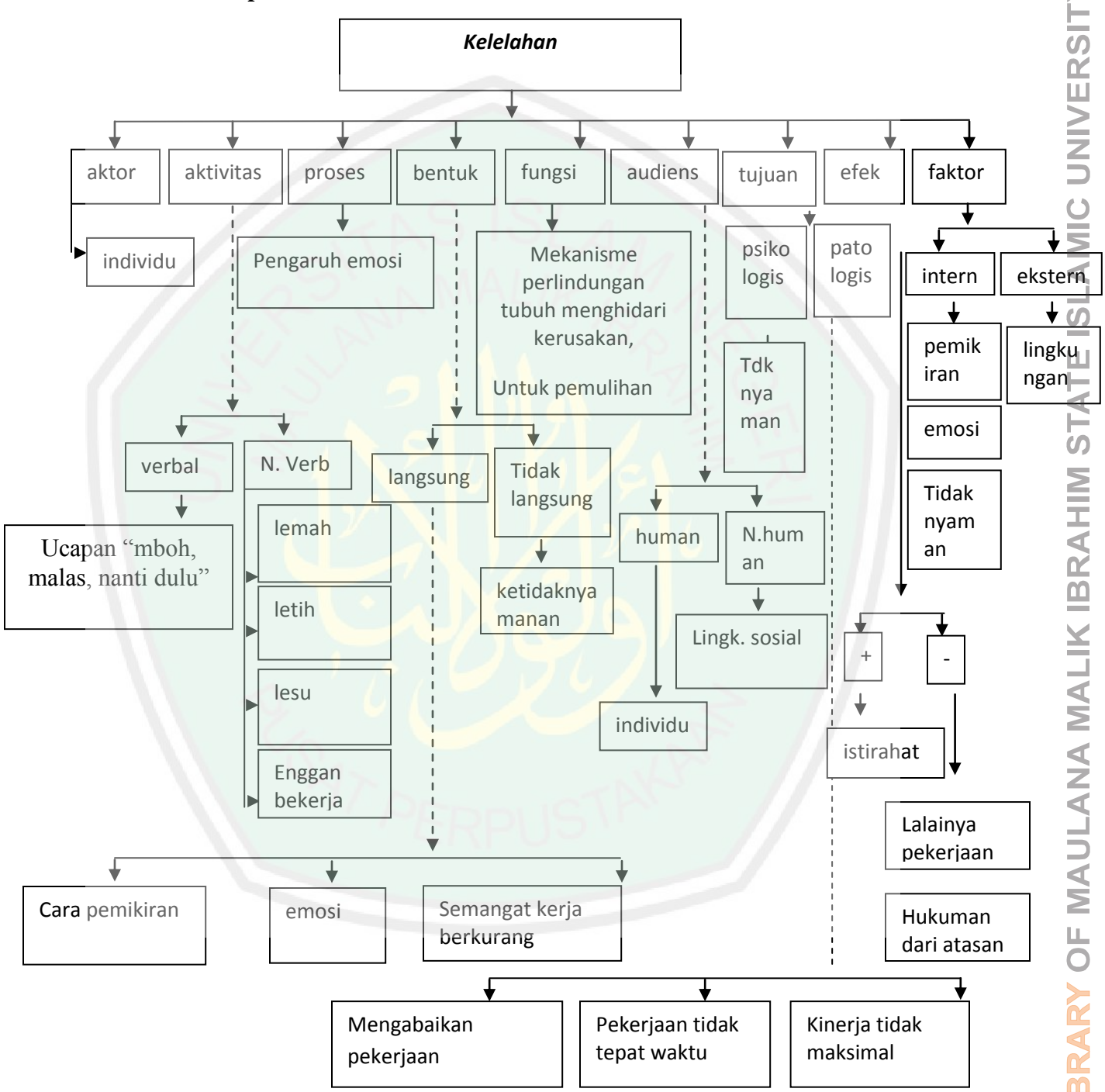
No	Komponen	Kategori	Deskripsi
1	Actor	1	Personal / individu
2	Aktivitas	Verbal	Ucapan “mboh, malas, nanti dulu”
		Non Verbal	- lemah - letih - lesu - enggan bekerja
3	Proses / cara		- Sebagai pengaruh dari gangguan emosi
4	Bentuk	Langsung	cara pemikiran, emosi, semangat kerja berkurang
		Tidak langsung	Sifat faktor fisiologis (rasa tidak nyaman)
5	Fungsi		Merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh menghindari kerusakan yang lebih lanjut sehingga terjadi pemulihan di lain waktu.
6	Audiens	Human	- Kategori 1 (individu)
		Non Human	Lingkungan sosial
7	Tujuan	Psikologis	Sifat faktor fisiologis (rasa tidak nyaman)
		Patologis	- Mengabaikan pekerjaan - Merasa tidak bergairah
8	Efek	+	Tubuh dimanifestasikan untuk istirahat
		-	- Menyebabkan terlalainya pekerjaan - Pekerjaan menjadi tidak tepat waktu

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

			- Kinerja tidak maksimal
9	Faktor Pengaruh	Internal	- Cara pemikiran - Emosi - Sifat faktor fisiologis/ ketidaknyamananan
		Eksternal	- Keluarga - Lingkungan - Teman sebaya
10	Norma		- Norma social - Norma hukum ketenagakerjaan - Norma Agama

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

D. Mind map



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

1. **Telaah teks islam tentang kelelahan**

A. Sampel Teks

Ayat tersebut dipertegas dengan QS. AL Anfal ayat 11 yang berbunyi :

إِذْ يُغَشِّيكُمُ النُّعَاسَ أَمَنَةً مِنْهُ وَيُنَزِّلُ عَلَيْكُمْ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً لِيُطَهِّرَكُمْ بِهِ وَيُذْهِبَ عَنْكُمْ

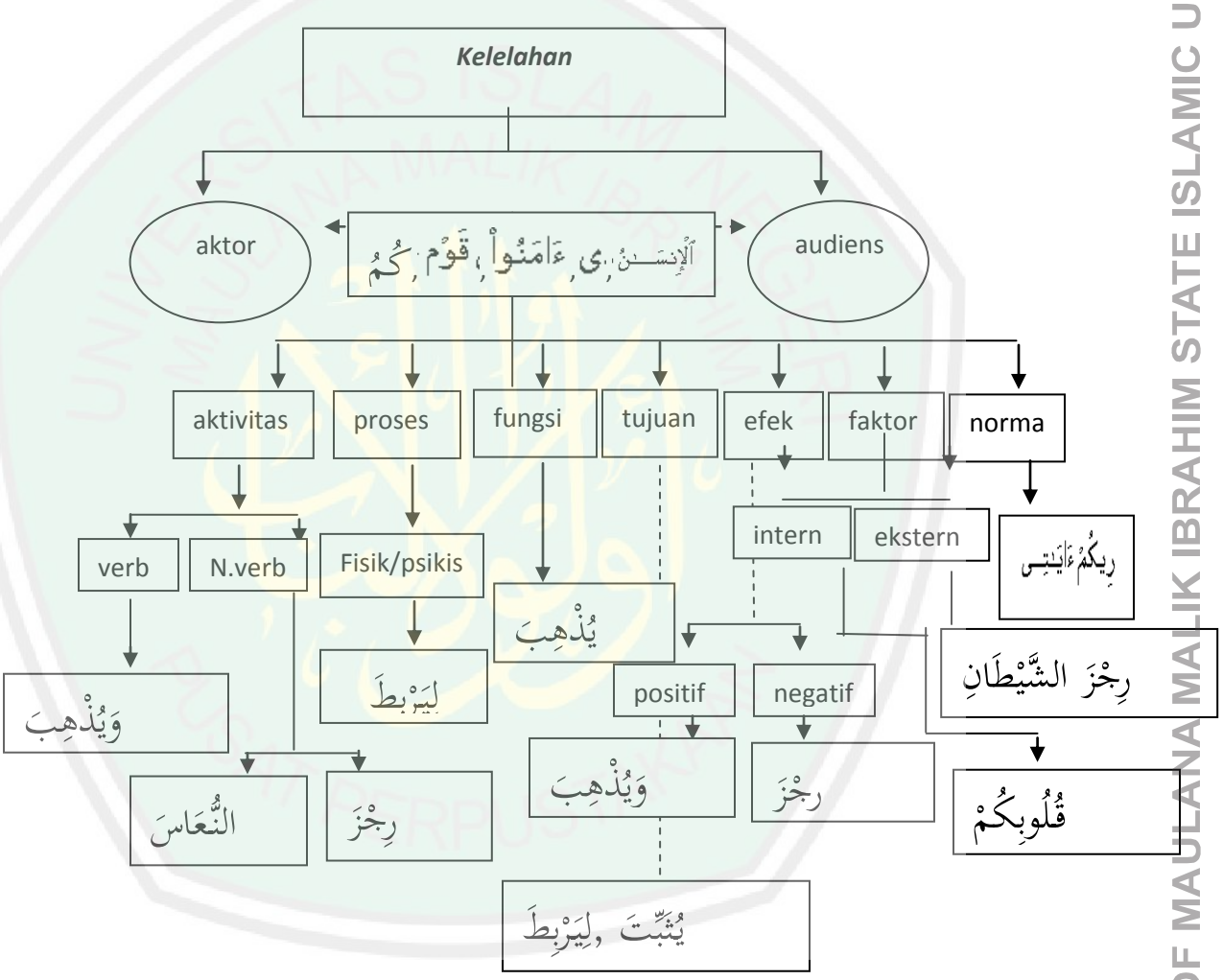
رِجْزَ الشَّيْطَانِ وَلِيَرْبِطَ عَلَى قُلُوبِكُمْ وَيُثَبِّتَ بِهِ الأَقْدَامَ

Artinya: "(Ingatlah), ketika Allah menjadikan kamu mengantuk sebagai suatu penentraman daripada-Nya, dan Allah menurunkan kepadamu hujan dari langit untuk menyucikan kamu dengan hujan itu dan menghilangkan dari kamu gangguan-gangguan setan dan untuk menguatkan hatimu dan memperteguh dengannya telapak kaki (mu)".

Pada ayat tersebut menyatakan bahwa ketika manusia dalam kondisi mengantuk atau lelah ketika hendak berjuang di jalan Allah, maka akan ada cara lain untuk mengatasinya yaitu dengan istirahat atau tidur supaya manusia bisa terhindar dari mengantuk dan tetap berada dan berjuang di jalan Allah. ketika dikatkan dengan kelelahan maka keadaan mengantuk atau lelah sebenarnya bisa dikendalikan oleh manusia itu sendiri, yaitu dengan cara istirahat dan tidur. Ketika manusia tidur, maka lupalah letih dan lelah, lupa takut menghadapi musuh, pendeknya lupa segala-galanya.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

B. Pola Teks



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

C. Analisis Komponen

No	Komponen	Kategori	Deskripsi
1	Actor	1	Diri sendiri, kamu
2	Aktivitas	Verbal	Malas berbicara
3	Proses / cara		Pasrah, mudah berserah diri, emosi
4	Bentuk	Langsung	Merasa malas, tidak berusaha, mengantuk
		Tidak langsung	Sifat faktor fisiologis (rasa tidak nyaman)
5	Fungsi		Sebagai penguat diri, mengantuk sebagai penentraman diri.
6	Audiens	Human - Kategori 1	Diri sendiri
7	Tujuan	Patologis	Menghilangkan dari gangguan-gangguan setan
8	Efek	(-)	Menjadi manusia yang pasrah dan mudah menyerah
9	Faktor Pengaruh	Internal	Diri sendiri
		Eksternal	Lingkungan sosial

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

D. Inventarisasi dan tabulasi teks

NO	Tema	Kategori	Teks Al-Qur'an	makna	Subtansi Psikologis	sumber	Jumlah
1	Pelaku	Individu	أَنفُسَكُمْ ٱلْإِنسَـٰنُ	Diri sendiri	Aktor/ pelaku	49 : 11	
						21 : 37	
						16 : 90 22 : 53 49 : 11	
2	Proses	Fisik dan Psikis	يُغَشِّيكُمُ	Menjadikan	Berproses	49 : 11	
			أَمَنَةً	Tentram			
			وَلِيَرْبِطَ	menguatkan		21 : 37	
3	Aktivitas	Verbal	يَسْخَرْ	Merendahkan	Faktor-faktor yang mempengaruhi	49 : 11	
			تَلْمِزُوٓاْ	Mencela			
		Non Verbal	النُّعَاسَ	Mengantuk		21 : 37	
			رِجْز	Mengganggu		22 : 53	

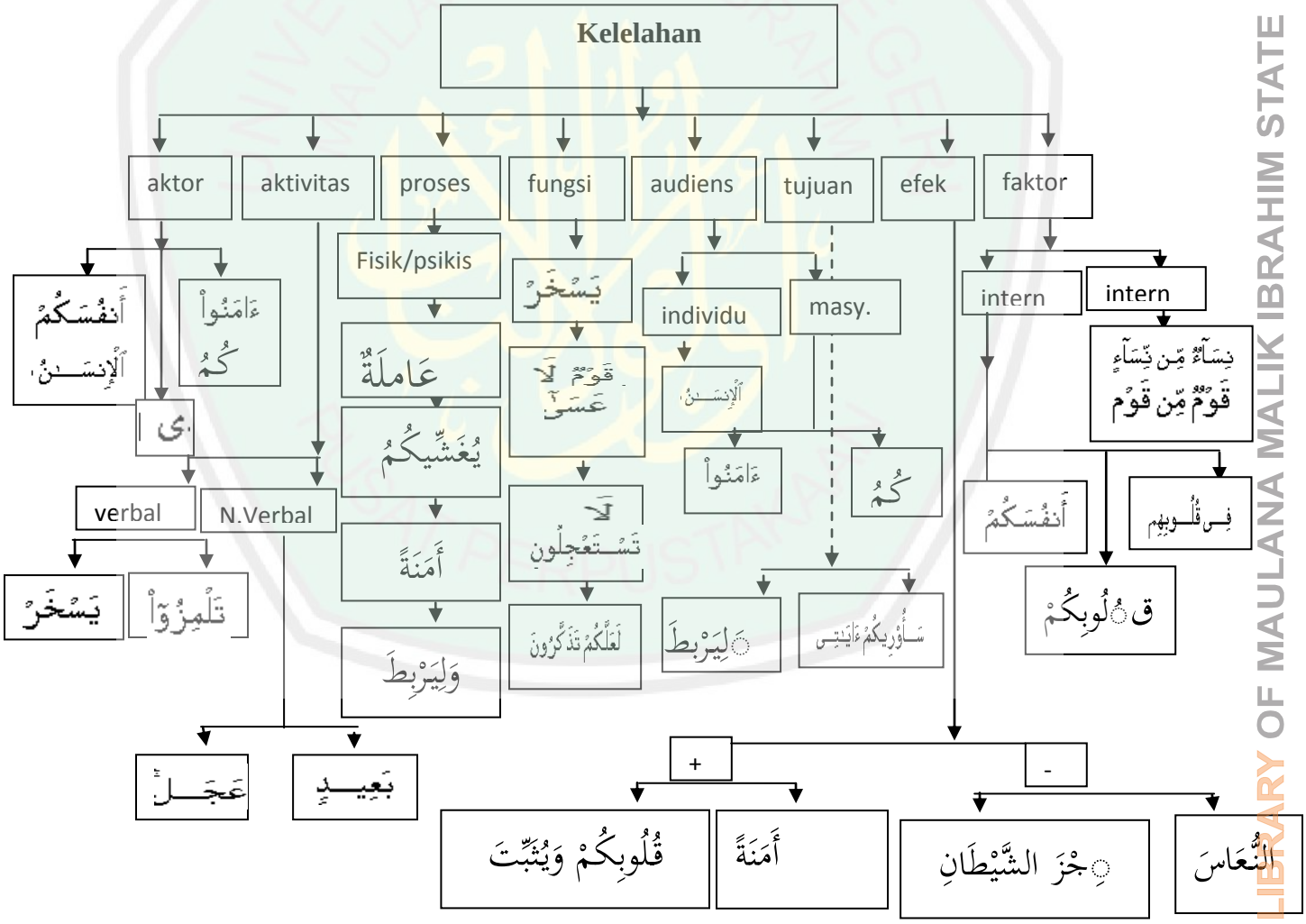
CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

4	Fungsi	Langsung / tidak langsung	يَسْخَرْ	Introspeksi diri	Fungsi	49 : 11	
			قَوْمٌ لَا عَسَىٰٓ	Jangan merendahkan orang lain			
			لَا تَسْتَعْجِلُونِ	Tidak tergesa-gesa		21 : 37	
			لَعَلَّكُمْ تَذَكَّرُونَ	Dapat mengambil pengajaran		16 : 90	
5	Audiens	Individu	أَنفُسَكُمْ ٱلْإِنسَٰنُ	Individu	objek	49 : 11	
		Komunitas	قَوْمٌ	Komunitas/ masyarakat			
6	Tujuan	Kematangan optimal	لِيَرْبِطَ	Penguat hati	Kematangan	49 : 11	
			سَأُرِيكُمْ إِبْلِيسَ	Diperlihatkan (adzab)Ku		21 : 37	
7	Efek	Negatif (-)	النُّعَاسَ	Malas, mengantuk	Fisik / Psikis	49 ; 11	
			رِجْزَ الشَّيْطَانِ	Gangguan setan		21 : 37	
		Positif (+)	قُلُوبِكُمْ وَيُثَبِّتَ	Memperteguh hati		16 : 90	
			أَمَنَةً	Menguatkan hati			

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

8	Faktor Pengaruh	Internal	أَنفُسَكُمْ	Diri sendiri	Faktor yang mempengaruhi	49 : 11 16 : 90	
			قُلُوبِكُمْ	hatimu		21 : 37	
			فِى قُلُوبِهِم	Di dalam hati		22 : 53	
		Eksternal	قَوْمٌ مِّن قَوْمٍ نِسَآءٌ مِّن نِّسَآءٍ	lingkungan		49 : 11	

E. Mind Map



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

F. Rumusan Global dan Partikular

Rumusan Global

Kelelahan merupakan suatu perasaan yang bersifat subyektif yang berawal dari dalam diri manusia (ٱلْإِنسَـٰنُ). Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiesi dan kebutuhan dalam bekerja (رِجْز). Kelelahan hanya bisa dilakukan oleh individu (أَنفُسَكُمْ). Adapun bentuk dari kelelahan ini adalah bisa secara verbal seperti malas berbicara (يَسْخَرْ), ada pula yang berbentuk nonverbal, seperti mengantuk (النُّعَاسَ). adapun faktor dalam kelelahan ini adalah berasal dari dalam atau internal (أَنفُسَكُمْ) dan faktor dari luar atau eksternal yang berupa lingkungan (قَوْمٌ مِّن قَوْمٍ).

Rumusan Partikular

Kelelahan adalah suatu pola yang timbul pada suatu keadaan, yang secara umum terjadi pada tiap individu dimana ditandai dengan penurunan perhatian, konsentrasi, ketahanan fisik dan mental yang bisa berakibat pada menurunnya vitalitas dan produktivitas kerja. Kelelahan tingkat tinggi menyebabkan penurunan kinerja dan produktivitas, meningkatkan resiko

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

kecelakaan dan cedera. Kelelahan mempengaruhi kemampuan untuk berpikir jernih.

Akibatnya orang yang mengalami kelelahan tidak menyadari bahwa mereka tidak dapat bekerja dengan baik dan aman. Gambaran mengenai gejala kelelahan secara subyektif dan obyektif antara lain: perasaan lesu, mengangtuk dan pusing, tidak atau berkurangnya konsentrasi, berkurangnya tingkat kewaspadaan, persepsi yang buruk dan lambat, tidak ada atau berkurangnya gairah untuk bekerja, Dalam Al-Qur'an, actor perilaku agresi adalah diri sendiri (ٱلْإِنسَـٰنُ),sedangkan faktor eksternalnya antara lain pengaruh dari lingkungan (نِسَآءٌ مِّن نِّسَآءٍ). Ada beberapa ayat dalam Al-Qur'an juga menjelaskan bahwa apabila kita lelah atau mengantuk (النُّعَاسَ), maka akan ada cara lain untuk mengatasinya yaitu dengan istirahat atau tidur supaya manusia bisa terhindar dari mengantuk (النُّعَاسَ). dan tetap dapat melanjutkan pekerjaan.

2. **Telaah teks psikologi tentang perilaku *aggressive driving***

E. Sampel teks

f. Prilaku agresi adalah setiap tindakan yang diniatkan untuk melkuai, menyebabkan penderitaan, dan untuk merusak orang lain Strickland (dalam Hanurawan, 2001, p. 80)

g. Agresi adalah prilaku fisik maupun prilaku verbal yang diniatkan untuk melukai obyek yang menjadi sasaran agresi (Myers).

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

h. Perilaku agresi adalah suatu perilaku atau suatu tindakan yang diniatkan untuk mendominasi atau berperilaku secara destruktif, melalui kekuatan verbal atau kekuatan fisik, yang diarahkan kepada obyek sasaran perilaku agrsi. Obyek sasaran prilaku agresi meliputi lingkungan fsik, orang lain, dan diri sendri. (Mac Neil & Steward, 2000).

i. *Aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari prilaku social yang mengganggu keamanan public. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai prilaku berbeda termasuk prilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston J. M., 2003).

j. Perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca L. , 2000).

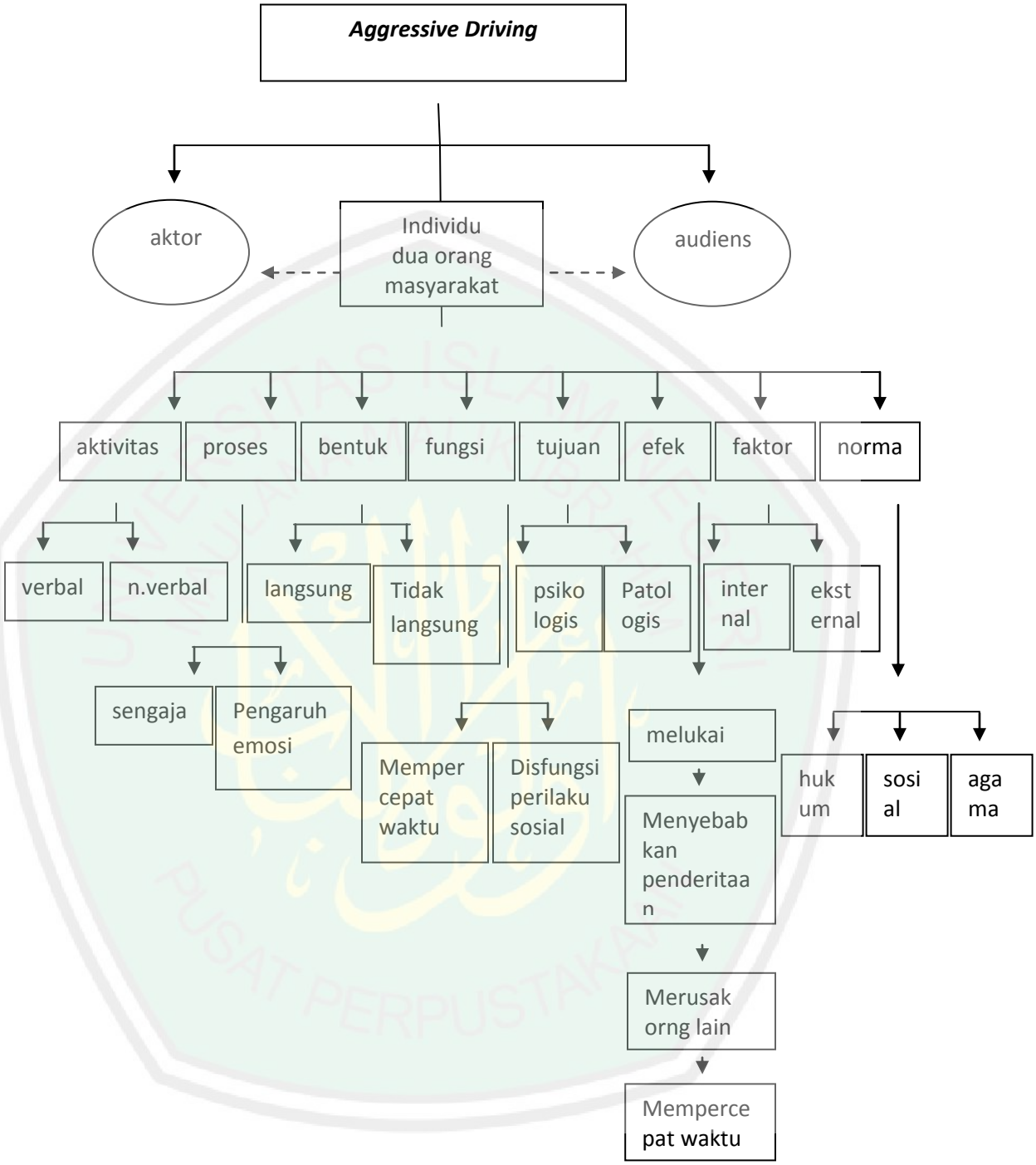
k. mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada yang bisa membahayakan pengemudi lain (James, 2000).

l. Perilaku aggressive driving dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi kepribadian individu yang berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, sifat faktor fisiologis, otak individu tidak lagi memproduksi sejumlah endogrin yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi keluarga, lingkungan, dan teman sebaya (Tasca L. , 2000).

m. Kategori dalam aggressive driving meliputi ketidaksabaran, ketidakperhatian, adu kekuatan, ugal-ugalan, dan kemarahan di jalan (James, 2000).

F. Pola teks

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

G. Analisis komponen

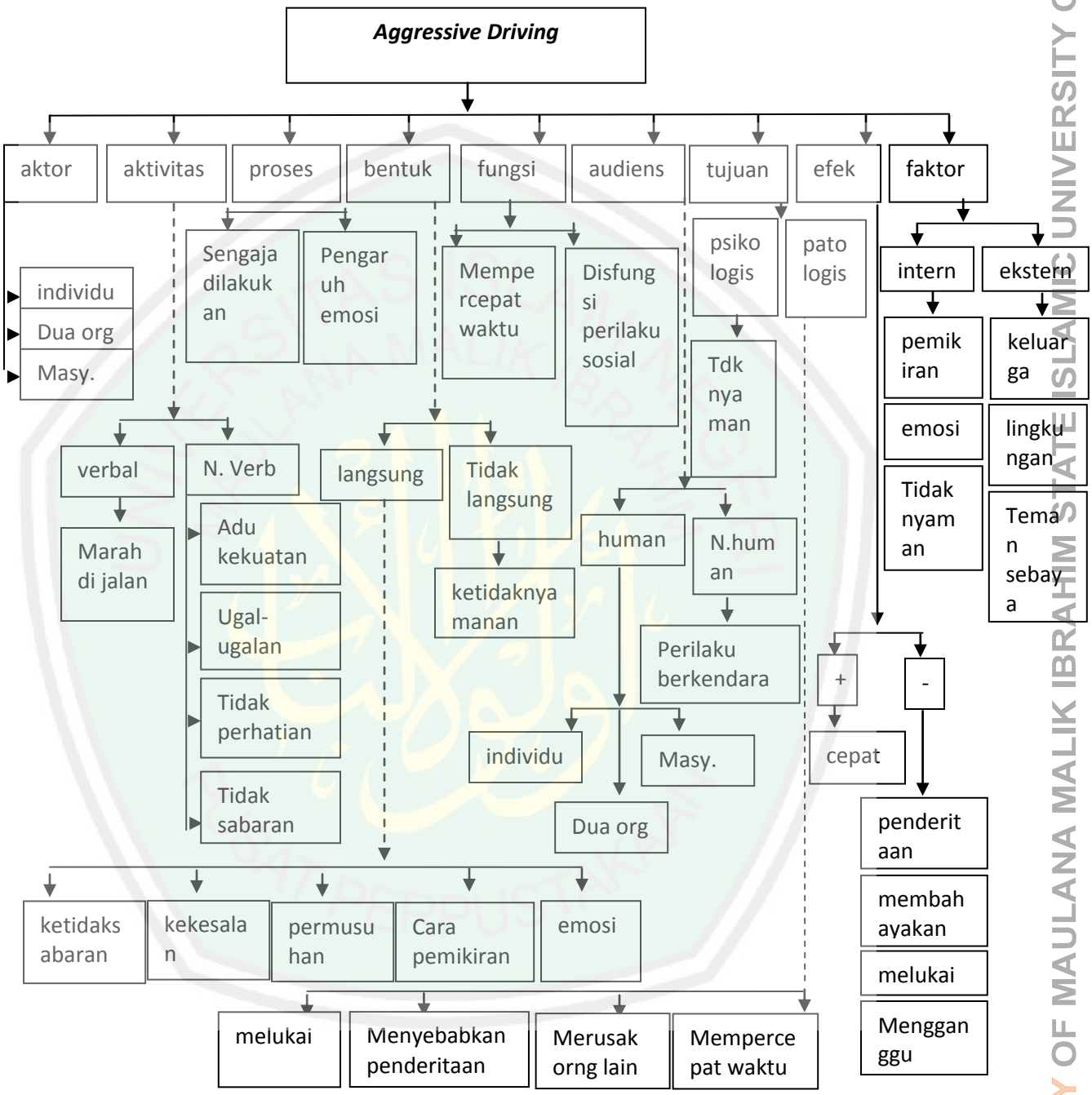
No	Komponen	Kategori	Deskripsi
1	Actor	1	Personal / individu
		2	Doa orang / satu pasang
		3	Masyarakat
2	Aktivitas	Verbal	Kemarahan di jalan
		Non Verbal	- Adu kekuatan - Ugal-ugalan - Ketidak perhatian - Ketidaksabaran
3	Proses / cara		- Dilakukan sengaja untuk melukai obyek sasaran - Sebagai pengaruh dari gangguan emosi
4	Bentuk	Langsung	Ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, cara pemikiran, emosi.
		Tidak langsung	Sifat faktor fisiologis (rasa tidak nyaman)
5	Fungsi		- Untuk menghemat waktu perjalanan - Merupakan pola disfungsi perilaku social yang mengganggu keamanan public
6	Audiens	Human	- Kategori 1 (individu) - Kategori 2 (dua orang) - Kategori 3 (masyarakat)
		Non Human	Perilaku berkendara
7	Tujuan	Psikologis	Sifat faktor fisiologis (rasa tidak nyaman)
		Patologis	- Melukai - Menyebabkan penderitaan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

			- Merusak orang lain - Sebagai upaya menghemat waktu
8	Efek	+	Cepat sampai tujuan
		-	- Menyebabkan penderitaan - Melukai obyek sasaran agresi - Mengganggu keamanan public - Membahayakan pengemudi lain
9	Faktor Pengaruh	Internal	- Cara pemikiran - Emosi - Sifat faktor fisiologis/ ketidaknyamananan
		Eksternal	- Keluarga - Lingkungan - Teman sebaya
10	Norma		- Norma social - Norma hokum - Norma Agama

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

H. Mind map



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

3. **Telaah teks islam tentang perilaku *aggressive driving***

G. Sampel Teks

يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ لَا يَسۡخَرۡ قَوۡمٞ مِّن قَوۡمٍ عَسَىٰٓ أَن يَكُونُواْ خَيۡرٗا مِّنۡهُمۡ
وَلَا نِسَآءٞ مِّن نِّسَآءٍ عَسَىٰٓ أَن يَكُنَّ خَيۡرٗا مِّنۡهُنَّۖ وَلَا تَلۡمِزُوٓاْ أَنفُسَكُمۡ وَلَا
تَنَابَزُواْ بِٱلۡأَلۡقَٰبِۖ بِئۡسَ ٱلِٱسۡمُ ٱلۡفُسُوقُ بَعۡدَ ٱلۡإِيمَٰنِۚ وَمَن لَّمۡ يَتُبۡ فَأُوْلَٰٓئِكَ
هُمُ ٱلظَّٰلِمُونَ ١١

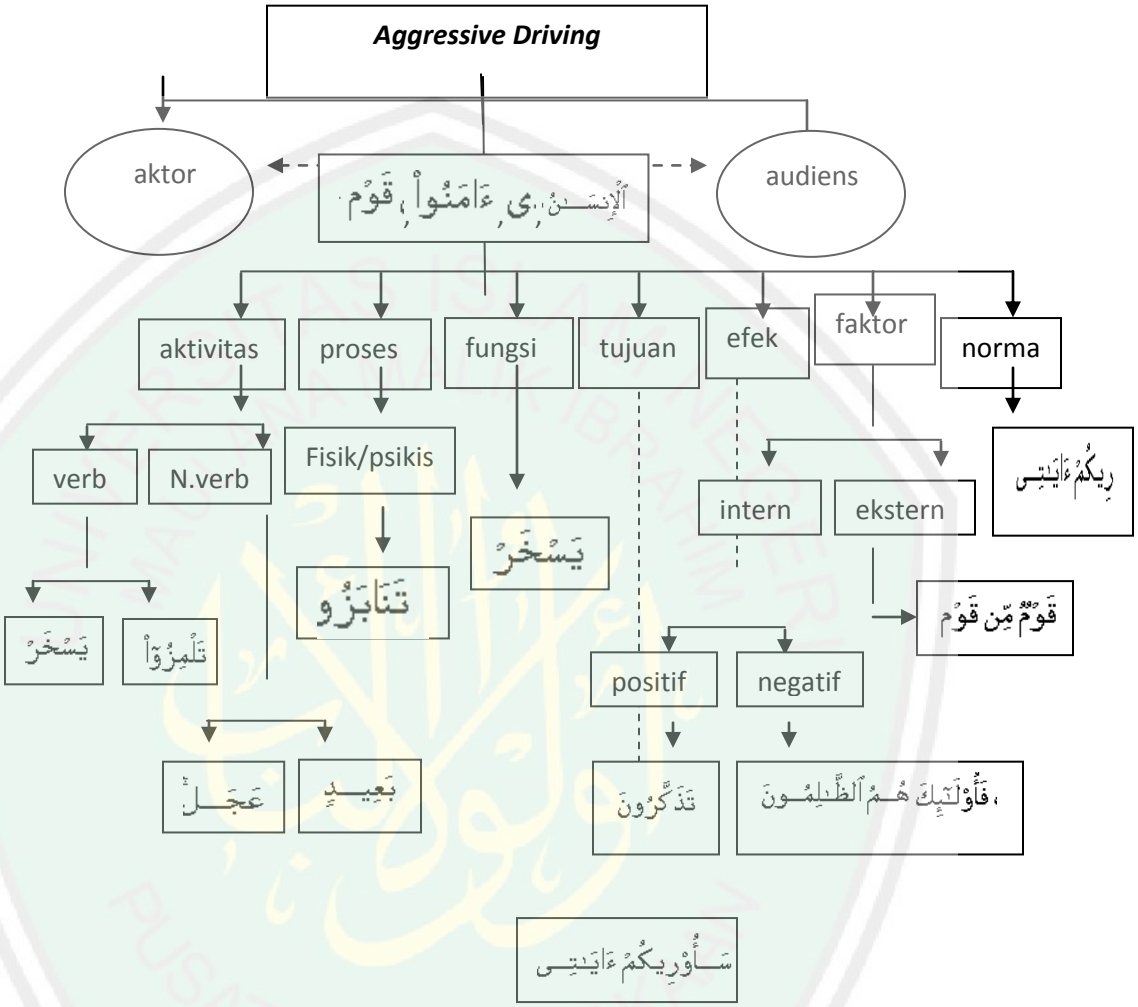
11. Hai orang-orang yang beriman, janganlah sekumpulan orang laki-laki merendahkan kumpulan yang lain, boleh jadi yang ditertawakan itu lebih baik dari mereka. Dan jangan pula sekumpulan perempuan merendahkan kumpulan lainnya, boleh jadi yang direndahkan itu lebih baik. Dan janganlah suka mencela dirimu sendiri[1409] dan jangan memanggil dengan gelaran yang mengandung ejekan. Seburuk-buruk panggilan adalah (panggilan) yang buruk sesudah iman[1410] dan barangsiapa yang tidak bertobat, maka mereka itulah orang-orang yang zalim.

[1409]. *Jangan mencela dirimu sendiri* maksudnya ialah mencela antara sesama mukmin karana orang-orang mukmin seperti satu tubuh.

[1410]. Panggilan yang buruk ialah gelar yang tidak disukai oleh orang yang digelari, seperti panggilan kepada orang yang sudah beriman, dengan panggilan seperti: hai fasik, hai kafir dan sebagainya.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

H. Pola Teks



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

I. Analisis Komponen

No	Komponen	Kategori	Deskripsi
1	Actor	1	Diri sendiri
		2	Sekumpulan laki-laki Sekumpulan perempuan
		3	Orang beriman
2	Aktivitas	Verbal	Merendahkan Mencela
3	Proses / cara		Merendahkan kumpulan lainnya
4	Bentuk	Langsung	Ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, cara pemikiran, emosi.
		Tidak langsung	Sifat faktor fisiologis (rasa tidak nyaman)
5	Fungsi		Introspeksi diri sebelum mengejek, jangan merendahkan kumpulan orang lain
6	Audiens	Human - Kategori 1 - Kategori 2 - Kategori 3	Diri sendiri Sekumpulan Orang beriman
7	Tujuan	Patologis	Menjadi orang beriman
8	Efek	(-)	Menjadi orang dzalim
9	Faktor Pengaruh	Internal	Diri sendiri
		Eksternal	Lingkungan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

J. Inventarisasi dan tabulasi teks

NO	Tema	Kategori	Teks Al-Qur'an	makna	Subtansi Psikologis	sumber	Jumlah
1	Pelaku	Individu	أَنفُسَكُمْ ، ٱلْإِنسَـٰنُ	Diri sendiri	Aktor/ pelaku	49 : 11	
		Berdua/ partner	ى	Orang lain/ dia		21 : 37	
		Komunitas	ءَامَنُوا۟ ، قَوْم ، ،	Sekumpulan laki-laki		16 : 90 22 : 53 49 : 11	
			نِّسَآءٍ	Sekumpulan perempuan			
2	Proses	Fisik dan Psikis	تَنَابَزُو	Yang ditertawakan	Berproses	49 : 11	
			تَسْتَعْجِلُونِ	Mendatangkan dengan segera			
			وَٱلْبَغْىِ يَعِظُ	Memberi pengajaran		21 : 37	
			فِتْنَةً فِى قُلُوبِهِم	Cobaan dalam hati		16 : 90	
3	Aktivitas	Verbal	يَسْخَرْ	Merendahkan	Faktor-faktor yang mempengaruhi	49 : 11	
			تَلْمِزُوٓا۟	Mencela			
		Non Verbal	عَجَلٍ	Tergesa-gesa		21 : 37	
			بَعِيدٍ	permusuhan		22 : 53	

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

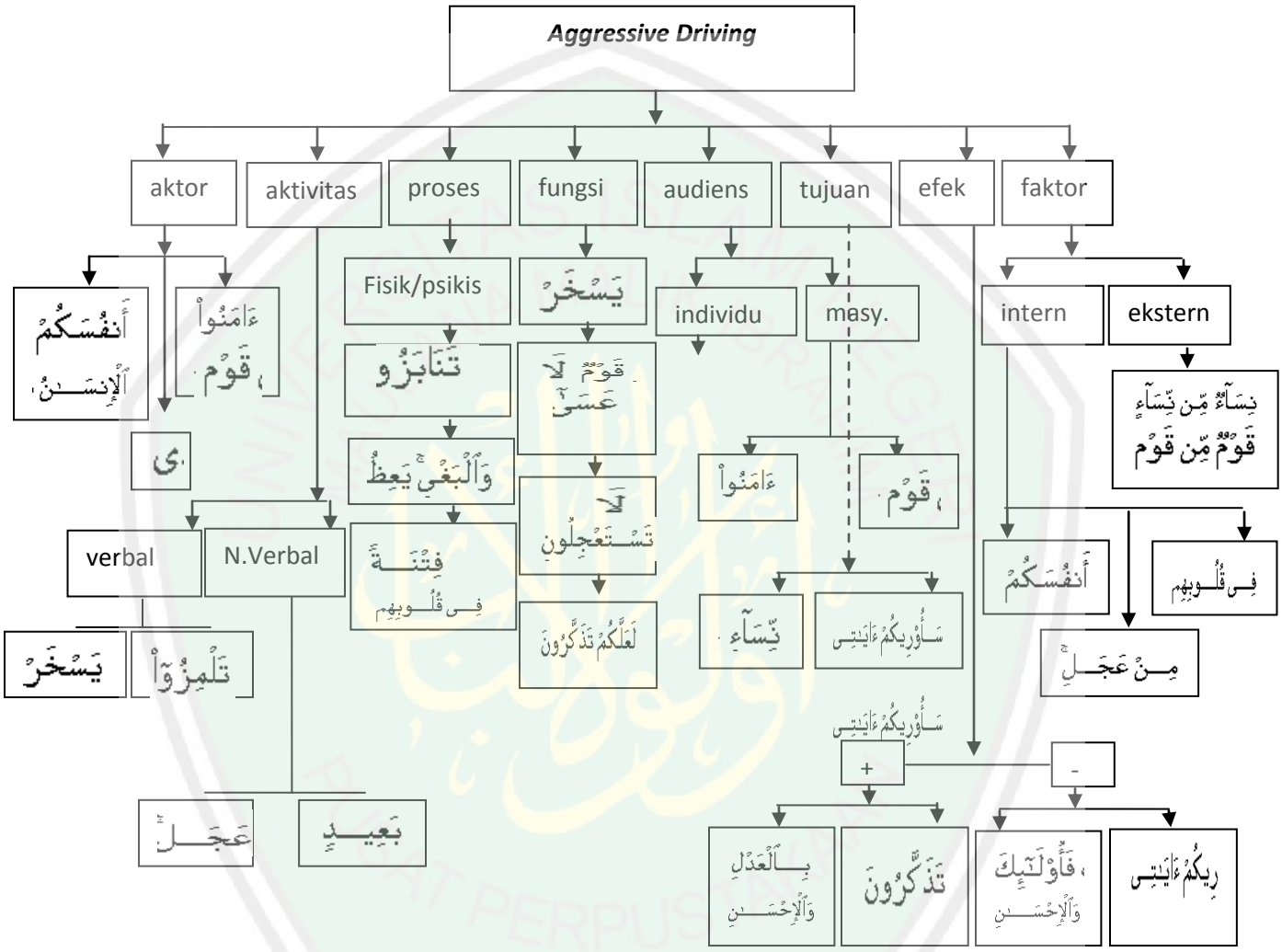
4	Fungsi	Langsung / tidak langsung	يَسْخَرْ	Introspeksi diri	Fungsi	49 : 11	
			لَا قَوْمٌ عَسَىٰٓ	Jangan merendahkan orang lain		21 : 37	
			لَا تَسْتَعْجِلُونِ	Tidak tergesa-gesa			
			لَعَلَّكُمْ تَذَكَّرُونَ	Dapat mengambil pengajaran		16 : 90	
5	Audiens	Individu	ءَامَنُوٓا	Orang – rang beriman	objek	49 : 11	
		Komunitas	قَوْمٌ	Komunitas/ masyarakat			
6	Tujuan	Kematangan optimal	نِّسَآءٍ	Menjadi orang beriman	Kematangan	49 : 11	
			سَأُوْرِيكُمْ ءَايَٰتِى	Diperlihatkan (adzab)Ku		21 : 37	
7	Efek	Negatif (-)	فَأُوْلَٰٓئِكَ هُمُ ٱلظَّٰلِمُونَ	Menjadi orang dzalim	Fisik / Psikis	49 ; 11	
			رِيكُمْ ءَايَٰتِى	Adzab dari Allah		21 : 37	
		Positif (+)	بِٱلْعَدْلِ وَٱلْإِحْسَٰنِ	Menghindari perbuatan keji, mungkar, permusuhan		16 : 90	
			تَذَكَّرُونَ	Mengambil pengajaran			

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

8	Faktor Pengaruh	Internal	أَنفُسَكُمْ	Diri sendiri	Faktor yang mempengaruhi	49 : 11 16 : 90	
			مِنْ عَجَلٍ	Tabiat tergesa-gesa		21 : 37	
			فِي قُلُوبِهِم	Di dalam hati		22 : 53	
		Eksternal	قَوْمٌ مِّن قَوْمٍ نِّسَاءٌ مِّن نِّسَاءٍ	lingkungan		49 : 11	

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

K. Mind Map



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

L. Rumusan Global dan Partikular

A. Rumusan Global

Perilaku agresi adalah segala tindakan yang bertujuan untuk menyakiti orang lain atau obyek sasaran yang disebabkan karena adanya rangsangan dari lingkungan (قَوْمٌ مِّن قَوْمٍ) atau dari dalam diri manusia (ٱلْإِنسَـٰنُ). Perilaku agresi bisa dilakukan oleh individu (أَنفُسَكُمْ), dua orang (ى), ataupun dalam kelompok (قَوْمٌ). Dalam Al-qur'an agresi dijelaskan melalui segala tindakan dari kondisi batin seseorang (فِى قُلُوبِهِمْ) yang diaplikasikan pada kondisi fisik atau psikis seseorang sebagai suatu prosesnya (تَنَابَزُو).

Aktivitas dalam perilaku agresi bisa berbentuk secara verbal, seperti merendahkan orang lain (يَسْخَرُ), ada pula yang berbentuk nonverbal, seperti perilaku tergesa-gesa (عَجَلٍ). adapun faktor dalam agresi ini adalah berasal dari dalam atau internal (أَنفُسَكُمْ) dan faktor dari luar atau eksternal yang berupa lingkungan (قَوْمٌ مِّن قَوْمٍ).

Hal ini sama artian dengan perilaku *aggressive driving.* Dalam pengertian *aggressive driving* memiliki pengertian yang sama yaitu melakukan suatu yang berdampak merugikan bagi orang lain. Dalam *aggressive driving* pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan sengaja berdasarkan pada motif ketidaksabaran (عَجَلٍ), kekesalan dan permusuhan (بَعِيدٍ), dan upaya menghemat waktu dengan cara membuntuti, mengklakson, sehingga dapat membahayakan pengemudi lain.

B. Rumusan Partikular

Perilaku agresi adalah suatu perilaku atau tindakan yang diniatkan untuk mendominasi atau berperilaku secara destruktif melalui kekuatan verbal atau fisik yang diarahkan kepada obyek sasaran perilaku agresi yang meliputi lingkungan fisik, orang lain, dan diri sendiri. Hal ini memiliki pengertian yang sama dengan *aggressive driving. Aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan dengan sengaja yang dimotivasi ketidaksabaran, permusuhan, dan upaya menghemat waktu dengan cara

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

membuntuti, mengklakson, sehingga dapat membahayakan pengemudi lain.

Pengertian *aggressive driving* sama artinya dengan pengertian agresi pada umumnya, hanya saja *aggressive driving* lebih mengarah pada perilaku agresi saat mengemudi. Dalam Al-Qur'an perilaku *aggressive driving* dipelajari dengan menggunakan pendekatan pada pengertian perilaku agresi. Dalam Al-Qur'an, actor perilaku agresi adalah diri sendiri (ٱلْإِنسَـٰنُ), orang beriman (ءَامَنُوٓا) dengan melakukan aktivitas merendahkan (يَسْخَرْ) ataupun mencela (تَلْمِزُوٓا) orang lain atau kepada obyek yang dituju (ى). Perilaku ini disebutkan sebagai perilaku cobaan dalam hati (فِتْنَـةٌ فِى قُلُوبِهِم), perilaku mencela (تَلْمِزُوٓا), permusuhan (بَعِيـدٍ), dan perilaku tergesa-gesa (عَجَـلٍ).

Dalam Al-Qur'an, faktor yang mempengaruhi perilaku agresi terbagi atas dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi diri sendiri (أَنفُسَكُمْ), tabiat tergesa-gesa (مِنْ عَجَلٍ) dan dari dalam hati manusia (فِى قُلُوبِهِم). sedangkan faktor eksternalnya antara lain pengaruh dari lingkungan (نِسَآءٌ مِّن نِّسَآءٍ). Al-Qur'an juga menerangkan fungsi dari perilaku agresi, antara lain manusia diingatkan untuk introspeksi diri sebelum bertindak atau melakukan sesuatu dan tidak diperbolehkan untuk mengejek orang lain (لَا قَوْمٌ عَسَىٰٓ), manusia dianjurkan untuk tetap sabar dan tidak tergesa-gesa (لَا تَسْتَعْجِلُونِ), dan manusia seharusnya dapat mengambil pengajaran dari setiap tindakan yang dilakukan (تَذَكَّرُونَ).

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

BAB III

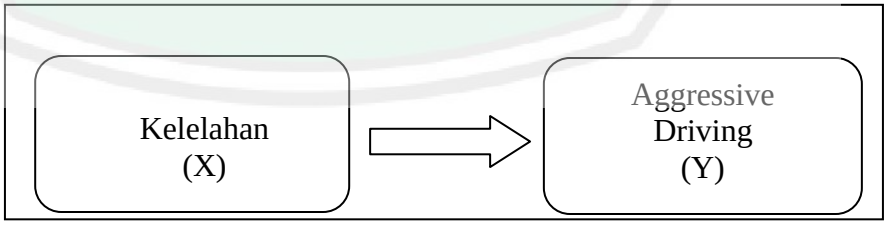
METODE PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Penelitian ini termasuk dalam penelitian korelasional kuantitatif. Penelitian korelasional merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara dua atau beberapa variabel (Arikunto.S., 2005, p. 247). Penelitian dengan pendekatan kuantitatif adalah penelitian yang menggunakan pendekatan data-datanya numerikal dan diolah dengan menggunakan metode statistik.

Penelitian dilakukan dengan menghimpun data, menyusun data secara sistematis, faktual dan cermat kemudian melakukan uji hipotesis untuk mengetahui hubungan antar variabel. Dalam penelitian ini variabel yang ingin diketahui adalah hubungan antara kelelahan dengan prilaku agresif mengemudi (*aggressive driving*).

Tabel 3.1 Skema penelitian



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kelelahan terhadap *aggressive driving* pada sopir bus PO.Sumber Group. Penelitian ini dirancang menggunakan rancangan deskriptif dan korelasional. Sehingga lebih jelasnya bahwa penelitian deskriptif disini digunakan untuk menjelaskan hubungan antara kelelahan dan *aggressive driving* pada sopir armada bus. Sedangkan penelitian korelasionalnya digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara kelelahan terhadap *aggressive driving*.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel adalah objek penelitian atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian (Arikunto.S, 2006, p. 126). Dalam penelitian ini di tentukan dua jenis variabel yakni variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi variabel lain sedangkan variabel terikat adalah variabel yang di pengaruhi oleh variabel bebas. Dalam penelitian ini variabel bebas adalah kelelahan kerja dan prilaku agresif mengemudi (*aggressive driving*) sebagai variabel terikat.

Variabel Bebas (X) : kelelahan

Variabel Terikat (Y) : perilaku agresif mengemudi (*aggressive driving*)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

C. Definisi Operasional

Definisi operasional sangat penting keberadaannya dalam sebuah penelitian dengan tujuan adanya suatu kesamaan pandangan dan persepsi antara peneliti dan pembaca mengenai obyek atau variabel penelitian. Menurut (Effendi, 1989, p. 46) definisi operasional adalah suatu informasi ilmiah yang sangat membantu peneliti lain yang ingin menggunakan variabel yang sama. Definisi operasional merupakan semacam petunjuk pelaksanaan bagaimana caranya mengukur variabel sehingga dapat menentukan apakah prosedur pengukuran yang sama akan dilakukan ataukah diperlukan untuk menggunakan prosedur pengukuran yang baru.

Variabel penelitian didefinisikan secara operasional sebagai berikut:

1. Kelelahan

   Kelelahan adalah kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan, sehingga berakibat kepada pengurangan kapasitas kerja dan ketahanan tubuh (Suma'mur.P.K, 1996, pp. 190-191).

   Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan acuan berdasarkan gejala kelelahan menurut Suma'mur.P.K 1996, pp.190-191 dengan menggunakan indikator sebagai berikut:

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

1. Pelemahan Kegiatan ditandai dengan gejala: perasaan berat di kepala, badan merasa lelah, kaki merasa berat, menguap, merasa kacau pikiran, dan lain-lain.
2. Pelemahan Motivasi ditandai dengan gejala lelah berbicara, menjadi gugup, tidak dapat berkonsentrasi, cenderung untuk lupa, tidak tekun dalam pekerjaannya, dan lain-lain.
3. Pelemahan Fisik akibat keadaan umum ditandai dengan gejala: sakit kepala, kekakuan di bahu, merasa nyeri di punggung, merasa pernapasan tertekan, tremor pada anggota badan, spasme dari kelopak mata, dan merasa pening.

2. *Aggressive Driving*

Aggressive driving adalah perilaku mengemudi yang dimotivasi oleh ketidaksabaran sebagai upaya menghemat waktu dengan mengabaikan aturan lalu lintas sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya (James, 2000).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan acuan berdasarkan jenis-jenis *aggressive driving* dari penelitian James, 2000 dengan menggunakan indikator sebagai berikut:

Kategori 1 : impatience (ketidaksabaran) dan inttentiveness (ketidakperhatian).

1. Menerobos lampu merah
2. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

3. Berpindah-pindah jalur
4. Kecepatan mengemudi 5-15 km/jm
5. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depan
6. Tidak memberikan tanda jika berbelok/berhenti
7. Menambah dan mengurangi kecepatan mendadak

Kategori 2 : power struggle (adu kekuatan)

1. Menghalangi orang yang akan berpindah jalur
2. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya
3. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain
4. Membuntuti kendaraan lain untuk memberi hukuman atau mengancam
5. Memotong jalan
6. Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain

Kategori 3 : recklessness (ugal-ugalan) da road rage (kemarahan di jalan)

a. Mengejar pengemudi lain untuk berduel
b. Mengemudi dalam kondisi mabuk
c. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya
d. Mengemudi dengan kecepatan tinggi

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

D. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi yaitu keseluruhan obyek yang menjadi sasaran penelitian, populasi bisa manusia dan bukan manusia, misalnya lembaga, badan social, wilayah, kelompok, atau apa saja yang akan dijadikan sebagai sumber informasi (Moh.Kasiran, 2010, p. 257).

Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan sopir bus PO. Sumber Group (Sumber Kencono dan Sumber Selamat) yang berjumlah sekitar 200 orang sebagai sopir di dua armada (PO.Sumber Selamat dan PO. Sugeng Rahayu)

2. Sampel

Sampel adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti, karena sampel merupakan bagian dari populasi, tentulah harus memiliki cirri-ciri yang dimiliki oleh populasinya. Pedoman yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel yang akan diambil, adalah apabila subjek kurang dari 100, lebih baik diambil semua, akan tetapi jumlah subjeknya besar maka jumlah jumlah sampel yang diambil adalah 10-15% atau 20-25%, setidaknya tergantung dari (Arikunto.S, 2006, p. 131) :

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

a. Kemampuan Peneliti dilihat dari waktu, tenaga dan dana

b. Sempit luasnya wilayah pengamatan dari setiap subjek, karena hal ini menyangkut sedikit banyaknya data.

c. Besar kecilnya resiko yang diambil peneliti. Untuk penelitian yang resikonya besar tentu saja jika sampelnya besar, maka hasilnya akan lebih baik.

Berdasarkan pendapat diatas sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 100 sopir, 50% dari jumlah sopir PO. Sumber Group (200 orang). Hal ini sesuai dengan pedoman pengambilan sampel, apabila jumlah subjeknya lebih besar maka jumlah sampel yang diambil adalah 50 % untuk menambah keakuratan dalam penelitian.

3.4 Teknik Sampling

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik ini digunakan pada penelitian-penelitian yang lebih mengutamakan tujuan penelitian daripada sifat populasi dalam menentukan sampel penelitian (Arikunto.S, 2006, p. 115) Setelah dilakukan teknik tersebut didapati sampling berjumlah 100 sopir bus.

Alasan peneliti mengambil *purposive sampling* adalah model sample pada *purposive sampling*dipilih secara acak atau random dengan menimbang berbagai pertimbangan dan berdasarkan pada unsur kesamaan atau

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

homogenitas. Dalam penelitian didasarkan pada beberapa pertimbangan dalam subjek yang memiliki karakteristik di antaranya adalah:

a. Sopir bus PO. Sumber Group (Sumber Kencono, Sumber Selamat, Sugeng Rahayu) .

b. Pengemudi laki-laki dengan pengalaman minimal 6 bulan kerja.

c. Pengemudi bus trayek perjalanan jauh (Surabaya – Yogyakarta atau Yogyakarta – Surabaya).

d. Telah lulus ujian persyaratan khusus sesuai dengan pasal 83 Undang-Undang RI no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Tabel 3.2

Data pengalaman sopir ditinjau dari masa kerja

Lama Berkendara	Frekuensi	Persentase
0-1 tahun	12	12%
1-2 tahun	15	15%
2-3 tahun	35	35%
3-4 Tahun	21	21%
>Dari 4 tahun	17	17%
Total	**100**	**100%**

Berdasarkan data di atas, maka dapat dijelaskan bahwa prosentase 35% didominasi oleh pengemudi dengan lama jabatan 2-3 tahun. Artinya, sebanyak 35 pengemudi yang mempunyai pengalaman mengemudi selama 2-3 tahun, dan sebanyak 12 % telah mengemudi selama 0-1 tahun. Hal ini berati sebanyak 12 pengemudi memiliki pengalaman mengemudi paling

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

lama 1 tahun dengan catatan pernah menjadi pengemudi bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKAP) berjarak jauh

E. Metode Pengumpulan Data

Pelaksanaan Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan beberapa metode :

1. Observasi

Observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses pengamatan dan ingatan (Sutrisno Hadi, 2010:145).

Observasi sebagai teknik pengumpulan data mempunyai cirri spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain, yaitu wawancara dan kuisioner. Pada wawancara dan kuisioner selalu berkomunikasi dengan orang lain, maka observasi tidak terbatas pada orang, tetapi juga obyek-obyek alam yang lain. Proses observasi digunakan bila penelitian berkenaan dengan prilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam, dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar (Sugiono, 2011, p. 145).

Peneliti mengobservasi *aggressive driving* pada sopir bus PO. Sumber Group sebagai data awal penelitian. Hasil observasi yang telah didapat

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

antara lain ada kenampakan *aggressive driving* pada teknik mengemudi yang digunakan oleh sopir.

2. Dokumentasi

Dokumentasi adalah proses pengumpulan data dengan melihat atau mencatat suatu laporan yang sudah tersedia. Metode ini dilakukan dengan cara melihat dokumen-dokumen resmi, seperti monografi, catatan-catatan serta buku-buku peraturan yang ada. Alasan dokumen dijadikan sebagai data untuk membuktikan penelitian adalah karena dokumen merupakan sumber yang stabil, berguna sebagai sumber pengujian, memunyai sifat alamiah, disamping itu akan membuka kesempatan untuk memperluas pengetahuan terhadap sesuatu yang diselidiki (Ahmad Tanzeh, 2009, p. 67)

Sumber Dokumentasi yang dimaksud dalam penelitian ini bersifat tertulis meliputi data atau informasi dari web/ internet, buku, skripsi, jurnal yang berkaitan dengan tema penelitian serta data dokumentasi dari pihak Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) yeng meliputi data kecelakaan di Jawa Timur. Selain itu peneliti menggunakan dokumen peraturan lalu lintas pada Undang-Undang No.22 tahun 2009 dan PP.44 tahun 1993 Pasal 240 mengenai waktu kerja, waktu istirahat dan pergantian pengemudi.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

3. Skala

Penelitian ini menggunakan metode skala. Skala psikologi adalah daftar pernyataan yang disebarkan kepada responden yang mengacu pada bentuk alat ukur non kognitif (Azwar, Penyusunan Skala Psikologi edisi 2, 2012, p. 6). Terdapat dua jenis pernyataan dalam skala ini, yaitu pernyataan favourable dan unfovarable. Pernyataan Favourable yaitu pernyataan yang berisi tentang hal-hal yang mendukung atau pro dengan variable. Sebaliknya, pernyataan unfovarable pernyataan yang bersifat tidak mendukung atau kontra terhadap obyek sikap yang hendak diungkap.

Penelitian ini menggunakan skala likert karena skala likert mempunyai gradasi dari sangat positif hingga sangat negatif yang biasanya berupa kata-kata Sangat Sering (SS), Sering (S), Jarang (J) dan Tidak Pernah (TP) (Sugiono, 2011, p. 93). Penelitian ini meniadakan jawaban Ragu-ragu karena merupakan pilhan tengah dikarenakan kebanyakan subyek akan memilih pilihan tengah atau netral sehingga memungkinkan terjadinya bias dan data mengenai perbedaan antara responden menjadi kurang informatif (Azwar, Penyusunan Skala Psikologi edisi 2, 2012, p. 46).

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Skala akan dibagi menjadi dua kategori yaitu favourable (bersifat positif) dan unfavourable (bersifat negatif).

SS : Jika jawaban sangat sesuai dengan responden

S : Jika jawaban sesuai dengan responden

J : Jika jawaban tidak sesuai dengan responden

TP : Jika jawaban sangat tidak sesuai dengan responden

Tabel 3.3 Pemberian Nilai Skala Respon

Skala Linkert

Klasifikasi	**Keterangan**	**Skor Favourabel**	**Skor Unfavourabel**
SS	Sangat Sering	4	1
S	Sering	3	2
J	Jarang	2	3
TP	TidakPernah	1	4

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Tabel 3.4 Blue Print Kelelahan

NO	Aspek	Indikator	Nomor aitem	Jumlah
1	Pelemahan kegiatan	Perasaan berat di kepala	1,2,3,4,5,16,17, 18,19,20	10
		Badan merasa lelah		
		Kaki merasa berat		
		Menguap		
		Merasa kacau pikiran		
2	Pelemahan motivasi	Lelah berbicara	6,7,8,9,10,21,22 ,23,24,25	10
		Gugup		
		Tidak dapat konsentrasi		
		Cenderung lupa		
		Tidak tekun bekerja		
3	Pelemahan fisik	Sakit kepala	11,12,13,14,15, 26,27,28,29,30	10
		Kekakuan di bahu		
		Merasa nyeri di punggung		
		Pernafasan tertekan		
		Tremor pada angota badan		
		Spasme dari kelopak mata		
		Merasa pening		

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Tabel 3.5 Blue Print *Aggressive Driving*

NO	Aspek	Indikator	Nomor aitem	Jumlah
1	impatience (ketidaksabaran) dan inttentiveness (ketidakperhatian)	Menerobos lampu merah	1,2,3,4,5,16,17, 18,19,20	10
		Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning		
		Berpindah-pindah jalur		
		Kecepatan mengemudi 5-15 km/jam		
		Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depan		
		Tidak memberikan tanda jika berberlok/ berhenti		
		Menambah dan mengurangi kecepatan mendadak		
2	Power struggle (adu kekuatan)	Menghalangi orang yang akan berpindah jalur	6,7,8,9,10,11 21,22,23,24,25, 26	12
		Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya		
		Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain		
		Membuntuti kendaraan lain untuk member hukuman atau mengancam		
		Memotong jalan		
		Mengerem secara mendadak untuk		

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

		menyerang atau membalas pengemudi lain		
3	recklessness (ugal-ugalan) da road rage (kemarahan di jalan)	Mengejar pengemudi lain untuk berduel	12,13,14,15,27, 28,29,30,31,32	10
		Ngemudi dalam kondisi mabuk		
		Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya		
		Mengemudi dengan kecepatan tinggi		

F. Validitas dan Reliabilitas

1. Validitas

Validitas berkaitan dengan permasalahan ketepatan alat yang digunakan untuk mengukur variabel penelitian. (Arikunto.S., 2005, p. 170) mengatakan bahwa validitas tes adalah tingkat suatu tes mampu mengukur apa yang hendak diukur. Validitas demikian dimaknai sebagai suatu alat ukur yang digunakan untuk mengetahui sesuatu yang hendak diukur secara tepat dan akurat. Jika suatu instrumen valid akan mempunyai validitas yang tinggi, sebaliknya instrument yang tidak valid akan mempunyai validitas rendah.

Validitas skala kelelahan dan *aggressive driving* pengemudi PO. Sumber Group menggunakan validitas konstruk (validitas eksternal) dengan rumus korelasi *product moment* dari *Pearson* (Arikunto.S, 2006, p. 170) sebagai berikut :

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

$$r_{xy} = \frac{\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X^2)\}\{(N \sum Y^2 - (\sum Y^2)\}}}$$

Keterangan :

r_{xy} = Koefesien korelasi *product moment*

N = Jumlah responden

x = skor item

y = skor total angket

Uji validitas tes dalam penelitian ini dilakukan melalui *scale reliability* dan perlakuan terhadap butir gugur menggunakan *SPSS for Windows* versi 16.0

2. Reliabilitas

Reliabilitas menunjuk pada suatu instrumen yang cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrument tersebut sudah baik Istrumen yang reliabel adalah instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur obyek yang sama maka akan menghasilkan data yang sama apabila sesuai dengan kenyataannya. Pengukuran yang memiliki reliabilitas tinggi, maksudnya adalah pengukuran yang dapat menghasilkan data yang reliable (Arikunto.S, 2006, p. 178). Pada penelitian

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

ini uji reliabilitas menggunakan rumus alpha (Arikunto.S, 2006, p. 195), sebagai berikut

$$r_{11} = \left(\frac{k}{(k-1)}\right)\left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_r^2}\right)$$

Keterangan:

r_{11} : Reliabilitas instrument

k : Banyaknya soal

$\sum \sigma_b^2$: jumlah varians butir

σ_r^2 : varans total

Perhitungan reliabilitas menggunakan bantuan komputer program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) *16.0 for windows*. Reliabilitas dinyatakan oleh koefisien reliabilitas yang angkanya berada dalam rentan 0 sampai 1,000. Semakin tinggi angka koefisien mendekati angka 1,000 maka semakin tinggi reliabilitasnya.

G. Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif menggunakan metode statistik. Statistik berarti cara-cara ilmiah yang dipersiapkan untuk mengumpulkan, menyusun, menyajikan dan menganalisa data penelitian yang berbentuk angka-angka dan diharapkan dapat menyediakan dasar-dasar yang dapat dipertanggungjawabkan untuk menarik kesimpulan-kesimpulan yang

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

besar dan untuk mengambil keputusan-keputusan yang baik (Arikunto.S, 2006, p. 87)**.** Adapun metode analisa data yang digunakan adalah:

1. Mengetahui masing-masing kelelahan dan *aggressive driving*, maka dalam perhitungannya menggunakan langkah-langkah sebagai berikut :

   a. Mean, adalah jumlah seluruh angka dibagi banyaknya angka yang dijumlahkan.

$$M = \frac{\sum fx}{N}$$

Keterangan :

M = Mean

$\sum fx$ = Jumlah seluruh angka

N = Banyaknya angka

   b. Deviasi rata-rata, Varians dan Deviasi Standar

      a. Deviasi rata-rata : $\frac{\sum f(X-M)}{N}$

      b. Varians : $S^2 = \frac{\sum f(X-M)^2}{N-1}$

      c. Deviasi Standar : $S = \sqrt{\frac{\sum f(X-M)^2}{N-1}}$

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Keterangan:

f : frekuensi

N : jumlah total

M : mean

x : skor %

Setelah diketahui harga mean dan SD, selanjutnya dilakukan perhitungan porsentase masing-masing menggunakan rumus :

$$P = \frac{f}{N} 100\%$$

Keterangan

P = Prosentase

f = Frekuensi

N =Jumlah subjek

a. Menentukan Kategorisasi

Tujuan dari kategorisasi adalah untuk menempatkan individu ke dalam kelompok yang terpisah secara berjenjang menurut suatu kontinum berdasarkan atribut yang akan diukur. Pada penelitian ini

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

penentuan kategorisasi yang digunakan sebagai berikut (Azwar, Penyusunan Skala Psikologi edisi 2, 2012, hal. 109)

a. Tinggi = X ≥ (M + 1,0 SD)
b. Sedang = (M — 1,0 SD) ≥ X < (M + 1,0 SD)
c. Rendah = X ≤ (M — 1,0 SD)

b. Menghitung jumlah prosentase subyek

Sesuai dengan tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui bagaimana hubungan antara kelelahan dengan aggressive driving pada sopir P.Sumber Group , maka teknik analisis data yang digunakan adalah analisis product momen , yaitu secara statistic untuk menghitung derajat hubungan (korelasi) antara dua variabel, yang dinyatakan dalam koefision korelasi, *Product Moment Pearson* yang ditemukan oleh Karl Pearson. dengan rumus sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X^2)\}\{(N \sum Y^2 - (\sum Y^2)\}}}$$

Keterangan :

r_{xy} = Koefesien korelasi *product moment*

N = Jumlah responden

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

x = skor item

y = skor total angket

Koefisien korelasi yang positif menunjukkan bahwa hubungan yang terjadi searah. Sedangkan koefisien korelasi yang negative menunjukkan bahwa hubungan yang terjadi adalah berlawanan. Kuat lemahnya hubungan antara dua variabel ditunjukkan oleh besar kecilnya angka koefisien, yaitu angka yang besarnya antara 0,800 sampai dengan 1,00 menunjukkan semakin tingginya hubungan yang ada, sedangkan koefisien antara 0,000 sampai dengan 0,200 berarti semakin lemahnya hubungan yang terjadi (Arikunto.S, 2006, p. 274).

Untuk melakukan perhitungan dengan rumus-rumus di atas, peneliti menggunakan bantuan program SPSS (Statistical Product and Servce Solution) 18.0 for windows.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Subyek Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 10 november 2016, dengan mengumpulkan data baik dari menyebar angket pada pengemudi yang berada di kantor dan area garasi bus PO.Sumber Group, yaitu sebanyak 100 responden terdiri dari 100 jenis kelamin laki-laki. Penelitian ini menggunakan angket kelelahan dan *Aggressive Driving* atas kinerja sopir jika mengemudi dalam jarak jauh.

Penelitian ini dilakukan di kantor PO. Sumber Group, pengumpulan data bertempat di dalam lingkup kantor dan area garasi PO.sumber Group. Peneliti menyebarkan angket kepada subjek dengan mendatangi tiap pengemudi yang sedang istirahat ataupun yang hendak dinas ke luar kota, dan menanyakan langsung kepada pengemudi yang biasa mengemudi dari Surabaya-Jogjakarta ataupun Surabaya-Solo. Hal tersebut dilakukan untuk memudahkan dalam penyebaran angket.

Perusahaan Otobus (PO.) Sumber Group terletak di Jl.Raya Surabaya-Krian, km 25, Krian, Sidoarjo, Jawa Timur. sedangkan untuk kantor bersebelahan dengan lokasi garasi bus. phone : 031-8973558,031-8973559

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

1. Gambaran Umum Responden

Gambaran umum responden pada penelitian ini diuraikan berdasarkan usia dan lama mahir mengendarai bus angkutan kota dalam propinsi. Subyek dalam penelitian ini adalah pengemudi PO. Sumber Group yang berusia 29-37 tahun yang semua subyek berjenis kelamin laki-laki.

2. Gambaran Umum Responden Berdasarkan Usia

Gambaran umum berdasarkan usia responden jika dijelaskan dengan tabel berikut ini:

Tabel 4.1

Gambaran umum responden berdasarkan usia

Usia	Jumlah	Persentase
29	4	4%
30	25	25%
31	20	20%
32	6	6%
33	7	7%
34	8	8%
35	16	16%
36	12	12%
37	2	2%
Total	100	100%

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Dari tabel gambaran umum responden berdasarkan usia di atas, didapatkan bahwa sebyek penelitian yang berusia 29tahun sebanyak 4 orang (4%), subyek penelitian yang berusia 30 tahun sebanyak 25 orang (25%),subyek penelitian yang berusia 31 tahun sebanyak 20 orang (20 %),subyek penelitian yang berusia 32 tahun sebanyak 6 orang (6 %),subyek penelitian yang berusia 33 tahun sebanyak 7 orang (7 %),subyek penelitian yang berusia 34 tahun sebanyak 8 orang (8 %),subyek penelitian yang berusia 35 tahun sebanyak 16 orang (16 %),subyek penelitian yang berusia 36 tahun sebanyak 12 orang (12 %), dan subyek penelitian yang berusia 37 tahun sebanyak 2 orang (2 %),

3. Gambaran Umum Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Gambaran umum berdasarkan jenis kelamin responden dijelaskan dengan tabel berikut ini

Tabel 4.2

Gambaran umum responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
Laki-laki	100	100 %
Total	**100**	**100 %**

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Berdasarkan tabel di atas, responden berdasarkan jenis kelamin yang diperoleh pada penelitian ini adalah sebanyak 100 orang responden (100%) yang berjenis kelamin laki-laki dikarenakan subyek pada penelitian ini seluruhnya adalah berjenis kelamin laki-laki.

4. Gambaran Umum Responden Berdasarkan Lama Jabatan

Gambaran umum responden berdasarkan lama jabatan adalah data mengenai berapa lama responden bekerja sebagai sopir di PO.Sumber Group. Gambaran umum responden berdasarkan lama jabatan dijelaskan dengan tabel berikut ini :

Tabel 4.3

Gambaran Umum Responden Berdasarkan Lama Jabatan

Lama Berkendara	Frekuensi	Persentase
0-1 tahun	12	12%
1-2 tahun	15	15%
2-3 tahun	35	35%
3-5 Tahun	21	21%
>Dari 4 tahun	17	17%
Total	**100**	**100%**

Berdasarkan tabel di atas, lama responden berdasarkan lama jabatan, terbagi atas lima kelompok, yaitu 0-1 tahun, 1-2 tahun, 2-3 tahun, 3-4 tahun, dan lebih dari 4 tahun. Dari 100 responden menunjukkan bahwa responden dengan lama

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

jabatan .2-3tahun merupakan responden terbanyak yaitu berjumlah 35 orang (35 %), dan responden dengan lama jabatan 0-1 tahun merupakan responden dengan jumlah paling sedikit yaitu berjumlah 12 orang (12 %).

B. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Sejarah singkat PO. Sumber Group

Sejak berdiri tahun 1981, Sumber Kencono sudah kenyang dengan berbagai keadaan. Hingga membawa Sumber Kencono semakin matang dalam menjalankan usahanya sehingga mampu berkembang pesat. Berawal dari 6 unit bis, Sumber Kencono terus mengembangkan sayapnya. Melalui usaha keras sang pemilik Setyaki Sasongko, Sumber Kencono kian mendapatkan kepercayaan di masyarakat. Sedikit demi sedikit perusahaan yang melayani perjalanan Surabaya-Solo-Jogja, Surabaya-Solo-Wonogiri dan SurabayaSolo-Semarang ini terus berkembang. Usaha keras itu juga didukung dengan kemampuan intelektual yang pada sang pemilik usaha. Selain sebagai lulusan teknik mesin yang juga pernah mengenyam pendidikan di Jerman, tentunya bapak Setyaki Sasongko sangat handal dalam menerapkan dan mengontrol kondisi mesin bus-busnya.

Dengan menggunakan armada terbaru yang dipersenjatai oleh mesin Hino AK8 bermesin depan dengan menggunakan body Sprinter, Nucleus3 dan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Legacy buatan karoseri Laksana, PO Sumber Kencono mencoba untuk memberikan pelayanan terbaik kepada para pelanggan setianya. Hingga saat ini mampu memiliki 230 armada bus dengan crew bus yang mencapai lebih dari 1000 orang. Dalam perkembangannya, PO Sumber Kencono melebarkan sayapnya dengan mengeluarkan armada baru dibawah nama PO Sumber Selamat. Meskipun masih dalam satu manajemen, tapi diharapkan PO Sumber Selamat dapat memberikan warna baru dalam dunia perhubungan darat di jalur Surabaya - Jogja.

2. Sejarah Singkat Berdirinya P0. Sumber Group

PO.Sumber Group di dirikan oleh bapak Setyaki Sasongko bersama sang istri Elly Juwono Sasongko,bapak Setyaki Sasongko yang pernah mengenyam pendidikan di Jerman tahu betul seluk beluk armada yang dimilikinya, oleh karena itu armada-armada selamat group selalu terawat dan prima bahkan yang sudah di jual ke Perusahaan Otobus lain pun masih awet, mesin Hino AK8-JRKA + turbo intercoller tenaga 215 PS (Pferde-Staark-std JIS adopsi Jerman) dengan kubikasi 7684cc Jo8E-UH menjadi lebih bertenaga, irit dan nayaman dikendalikan oleh driver, sekarang pengelolaan manajeman di bantu oleh putra bapak setyaki yaitu bapak Hartono selaku pemegang mangement Sumber Selamat dan bapak Setyaki sendiri memiliki 3 orang anak,Bapak Setyaki sampai sekarang dan menjabat sebagai owner PO Selamat Group.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Hingga saat ini Po Sumber Group mengganti namanya beberapa kali mulai dari Sumber Kencono, Sumber Selamat, dan hingga kini berganti nama menjadi Sugeng Rahayu. Tahun ke tahun sumber kencono terus melambung hingga pada akhirnya perjalanan pahit pun ditempuh sumber kencono, pada dekade 2009-2011 dimana armadanya sering sekali mengalami kecelakaan dan sebagian masyarakat enggan menggunakan karena busnya terlalu ugal-ugalan bahkan bus disebut sebagai pembawa bencana, sebagain lainnya tetap setia dan menganggap kecelakaan adalah takdir dari Yang kuasa, akhirnya kejadian pahit pun makin parah, dimana kecelakaan bus di mojokerto yang menewaskan 20 orang dan mendapat perhatian serius dari Gubernur Jatim hingga trayek SK terancam dicabut oleh dishub atas rekomendasi gubernur jatim, puncaknya kecelakaan bus di Klitik Ngawi yang menewaskan pemotor sehingga di bakar massa yang kesal, menyikapi hal ini bapak Setyaki tidak patah semangat dan terus meningkatkan disiplin pegawainya + pengetatan kontrol dan GPS bersamaan dengan audit Dishub plus ditambah sanksi pengurangan armada bus selama1 minggu sebanyak 40 %, Menhub EE Mangindaan tidak mencabut SK, Menhub beralasan terlau riskan dan PHK masal karyawan yang berjumah lebih dari 1300 orang, sanksi itu cukup meberikan efek jera dan perbaikan management, sebuah kebijakan yang bijak dari seorang menteri.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Melihat perusahaanya terancam gulung tikar karena sanksi,kecelakaan demi kecelakaan dan berfikir mungkin karena keberatan nama sumber kencono,bapak setyaki merubah sebagian nama busnya menjadi “sumber selamat” yang artinya “sumber keselamatan”, tetapi segmen negatif masyarakat masih ada karena SS kembali mengalami beberapa kecelakaan tetapi tidak sesering SK dan SK juga mengalami banyak kecelakaan di tahun 2011-2012 pada punckanya kecelakaan malam tahun baru di Madiun (Januari 2012), namun angin segar muncul dari Polda Jatim yang memberikan penghargaan bus santun 2011 dan membuktikan bahwa tidak semua driver SK ugal-ugalan, berusha memperbaiki citra positif bapak Setyaki mengeluarkan (SP3) kru terutama driver yang melanggar ketentuan dan meperketat sanksi bagi kru yang melanggar misalkan tilang, laka , melanggar batas kecepatan, serta menyiapkan nama baru pada 2012 yaitu “Sugeng Rahayu” yang berarti “Selamat Selamat atau Selalu Selamat” maksudnya SR diharapkan akan selalu selamat dalam perjalanan mengantar penumpang bersamaan dengan itu bapak setyaki mengumumkan Sumber Kencono perlahan2 DITIADAKAN (per juni 2012 sumber kencono sudah tidak ada) dan armada diganti dengan Sugeng Rahayu / sumber selamat (sebagain besar sugeng rahayu) Adapun pergantian nama tersebut adalah guna untuk memperbaiki citra diri dari perusahaan otobus ini. Untuk trayek sendiri, PO. Sumber Selamat memiliki trayek sebagai berikut :

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

a. Surabaya-Madiun-Solo-Yogyakarta (Aktif)

b. Surabaya-Madiun-Solo-Semarang (Aktif)

c. Surabaya-Madiun-Solo-Wonogiri (Aktif)

d. Surabaya-Madiun-Ponorogo (non aktif)

e. Surabaya-Madiun-Solo-Purworejo (Non Aktif)

3. Visi, Misi dan Motto PO. Sumber Group.

1. Visi PO. Sumber Group.

   Selalu siap melayani masyarakat yang mengunakan jalur darat dengan menumpang Armada Bus, Menciptakan rasa aman dan nyaman dalam melakukan perjalanan darat sampai tempat tujuan.

2. Misi PO. Sumber Group.

   Menjadikan Armada Bus sebagai Pilihan masyarakat dalam melakukan perjalanan dengan mengunakan jalur darat, Mengunakan Tarip yang bisa terjangkau pada semua elemen masyarakat khususnya tingkat(kelas) menengah ke bawah

3. Motto.

   Melayani Setulus Hati (sumber selamat) dan Tetap Setia Melayani (sugeng rahayu) Aman,Cepat,nyaman (sumber kencono).

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

4. Jenis Layanan PO. Sumber Group

PO. Sumber Group memiliki 250 an armada bus. Dengan memiliki kelas: :

a. AC EKONOMI (AC Tarip Biasa) (Aktif)

b. Ekonomi Non AC (Aktif)

c. Patas AC (Non Aktif)

Adapun layanan lain yang diberikan oleh PO.Sumber Group adalah jika anda sering bepergian menggunakan PO SS-SR anda juga bisa mendapatkan KARTU LANGGANAN (KL) untuk mendapat potongan harga,untuk mendapatkannya bisa menghubungi Mandor dengan seragam Selamat Group di terminal kota anda masing-masing, selain itu untuk anggota TNI/POLRI Berseragam mendapatkan potongan harga tiket 50 %

5.Struktur Organisasi

(Terlampir)

6. Rincian Masing-Masing Pekerjaan PO. Sumber Group

Dalam rincian pekrjaan pada PO.Sumber Group adalah sebagai berikut:

1. Owner/pemilik : adalah Bpk.Setiyaki Sasongko
2. HR/Personalia : bertugas dalam administrasi kantor, segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan karyawan baik masalah gaji atau

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

tujnangan ataupun masalah yang berkaitan dengan sistem kerja ataupun pegembangan perusahaan termasuk recruitment.

3. Koordinasi sopir dan kernet : mengkoordinis sopir dan kernet dan berkaitan dengan pendapatan tiap wilayah dan pembagian sistem kerja ataupun jam keberangkatan. Koorninasi juga bertugas dalam pemasaran bus antar kota dalam propinsi (AKDP) dan pengembangan bus pariwisata.

7.Fasilitas

PO.Sumber Group memiliki beberapa fasilitas yang siap disediakan demi kenyamanan penumpang seperti:

a. Bangku Yang nyaman dan longgar (2-3)
b. Pengharum Ruangan
c. GPS (Global Positioning System)
d. Modified Leaf Spring Suspension for Good Comfortable
e. Tabung pemadam
f. Palu Pemecah Kaca
g. Pintu Darurat

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

h. Potongan harga dengan kartu langganan yang di dapat secara free dari mandoran terminal / kru bus

i. Ruang Kaki Lega (seats kulit standard executive)

Entertainment :

a. TV LCD + DVD Player/VCD/MP3/MPEG/BluRay/CD
b. Power Kenwood/Other + Subwoffer or Non Power
c. Good Sound System

8.Penghargaan PO. Sumber Group

Di lain sisi, PO sumber Group dimulai dari perkembangan awalnya hingga sekarang telah mendapatkan berbagai penghargaan dimulai dari nama awal PO. Sumber kencono, dan di ganti dengan PO. Sumber selamat, hingga sekarang berganti nama menjadi PO. Sugeng Rahayu. Adapun penghargaannya adalah sebagai berikut :

1. 2005 : Bus Ekonomi Terbaik Oleh Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur, Sudirman Hambali
2. 2005-2006 : Bus Ekonomi Terbaik Oleh Menteri Perhubungan RI, M. Hatta Rajasa
3. 2007 : Bus Ekonomi Terbaik Oleh Menteri Perhubungan RI, Jusman Syafii Djamal

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

4. 2008 : Bus Ekonomi Terbaik oleh Menteri Perhubungan RI, Jusman Syafii Djamal

   2008 : Bus Ekonomi Terbaik Jawa Timur,Pemerintah Provinsi Jawa Timur, Bapak Imam Utomo
5. 2010-2011: Bus terbaik dalam hal kelengkapan administrasi terminal purabya (bungurasih) suarbaya 2010-2011
6. 2011 : Bus Santun Oleh Polda Jawa Timur di Raih Oleh Salah Satu Driver Sumber Group
7. 2011 : Bus terbaik lolos emisi gas buang polres ngawi
8. 2011 : Lifetime Achievement Menhub
9. 2012 : Driver dengan Pengetahuan dan Nilai Terbaik Dalam Seminar Penyuluhan Aksi keselamatan Jalan Raya yang Dilakukan Di Madiun Jawa Timur di Raih Oleh Sopir PO Sumber Kencono-Sumber Selamat dan Sugeng Rahayu oleh KEMENHUB dan disetujui oleh Menteri Perhubungan EE Mangindaan

C. Hasil Penelitian

1. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di kantor dan garasi PO. Sumber Group Jl. Raya Surabaya-Krian KM 25.. Dilaksanakan pada tanggal 10 November 2016 dengan menyebarkan angket kelelahan dan aggressive driving kepada sopir bus

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

yang berada di area kantor dan garasi. Dengan jumlah responden sebanyak 100 responden laki-laki dengan memiliki kriteria minimal pernah mengemudi bus jarak jauh selama 6 bulan.

2. Uji Hasil Validitas

Standart validitas yang digunakan pada penelitian inisebesar 0.30 sehingga sebuah aitem dikatakan valid apabila melebihi **r**xy = 0,30 (>0.30) tersebut dengan sahih, sebaliknya jika didapatklan koefisien validitas kurang dari 0.30 (<0.30) maka butir-butir aitem tersebut tidak dikatakan valid dan dianggap gugur (Azwar, Penyusunan Skala Psikologi, 2009, hal. 103). Karena bila koefisien korelasinya rendah mendekati nol berarti fungsi aitem tersebut tidak cocok dengan fungsi ukur tes dan daya bedanya tidak baik (Azwar, 2011: 163).

Tabel 4.4 Kelelahan

No	Aspek	No Aitem		Jumlah		
		Valid	Gugur	Valid	Gugur	Total
1	Pelemahan kegiatan	1,2,3,4,5,16,17,18,19,20	-	10	-	10
2	Pelemahan motivasi	6,7,8,9,10,21,22,23,24,25	-	10	-	10
3	Pelemahan fisik	11,12,13,14,15,26,27,28, 29, 30	-	10	-	10
Jumlah				30		30

Dari hasil uji validitas instrumen dalam angket kelelahan tidak terdapat aitem yang gugur, jadi jumlah aitem yang valid 30 aitem, karena penelitian ini menggunakan uji coba terpakai maka data langsung dipakai.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Sedangkan uji validitas aitem *agressive driving* dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.5 *Aggressive driving*

No	Aspek	No Aitem		Jumlah		
		Valid	Gugur	Valid	Gugur	Total
1	impatience (ketidaksabaran) dan inttentiveness (ketidakperhatian)	1,2,3,4, 5,16,17 ,18,19, 20	-	10	-	10
2	Power struggle (adu kekuatan)	6,7,8,9, 10,11,2 1,22,23 ,24,25, 26	-	12	-	12
3	recklessness (ugal-ugalan) da road rage (kemarahan di jalan)	12,13,1 4,15,27 ,28,29, 30,31,3 2	32	9	1	10
Jumlah				31	1	32

Berdasarkan hasil uji validitas instrumen dalam angket *aggressive driving* yang terdiri dari 32 aitem pernyataan terdapat 1 aitem yang gugur, jadi jumlah aitem yang valid 31 aitem, karena penelitian ini menggunakan uji coba terpakai maka data langsung dipakai.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

3. Uji Hasil Reliabilitas

Reliabilitas berasal dari kata *reliability* yang artinya keterpercayaan, keterdalaman, keajegan, konsistensi, dan kestabilan. Konsep reliabilitas adalah sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya (Azwar, 1999:180).

Reliabilitas dinyatakan dengan koefisien reliabilitas yang angka berada dalam rentang 0 hingga 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00 berarti semakin tinggi reliabilitas. Sebaliknya koefisien yang semakin rendah mendekati angka 0 berarti semakin rendah reliabilitas (Azwar, 2009:83). Koefisien *Alpha Cronbach* yang diharapkan dalam sebuah alat ukur minimal adalah 0,6-0,8 (Sufren & Natanael, 2013:55).

Teknik yang digunakan untuk menentukan reliabilitas skala dalam penelitian ini adalah teknik analisis varians dari *Alpha Cronbach*, alasan digunakan formula *alpha cronbach* adalah karena hasil reliabilitas yang diperoleh dapat lebih cermat dan mendekati hasil sebenarnya (Azwar, 2011:75).

Sementara uji reliabilitas untuk mengukur angket kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan dengan menggunakan rumus *Alpha Chronbach* yang dalam pelaksanaannya dilakukan dengan bantuan program SPSS 18.0 *for windows*. Dari hasil analisa statistik kelelahan mempunyai koefisien reliabilitas *alpha* sebesar 0,629, dan *aggressive driving* mempunyai koefisien reliabilitas *alpha* sebesar 0,605. Menurut Sckaran (dalam Priyatno, 2010:32) reliabilitas

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

kurang dari 0,6 adalah kurang baik, sedangkan 0,7 dapat diterima, dan diatas 0,8 adalah baik.

Adapun hasil dari uji reliabelitas terhadap kelelahan dengan kepuasan pelanggan sebagai berikut:

Tabel 4.6 Reliabilitas

Variabel	*Alpha*	Keterangan
Kelelahan	0,763	Reliabel
Aggressive driving	0,756	Reliabel

Hasil uji reliabelitas kedua skala tersebut dapat dikatakan reliabel karena mendekati 1.00 yakni 0.763 dan 0,756. Sehingga kedua skala tersebut layak untuk dijadikan instrumen pada penelitian yang dilakukan.

4. Analisis Deskriptif Data Hasil Penelitian

a. Deskripsi Tingkat Kelelahan

Tingkat Kelelahan dalam penelitian ini di bagi menjadi tiga kategori, diantaranya yaitu: tinggi, sedang, dan rendah. Penentuan norma penelitian ini dapat dilakukan setelah mengetahui nilai *mean* hipotetik (M) dan standar deviasi (SD), adapun nilai *mean* (M) dan standar deviasi (SD) dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

***Mean* Hipotetik**

$$M = \frac{\sum fx}{N}$$

$$= \frac{8.008}{100}$$

= 80,08

***Standart* deviasi**

SD = $\frac{1}{6}$ (X max – X min)

= $\frac{1}{6}$ (119-35)

= $\frac{1}{6}$. 84

= 14

Tabel 4.7 *Mean* dan Standar Deviasi

Variabel	*Mean*	Standar Deviasi
Kelelahan	80	14

Setelah diketahui nilai *mean* hipotetik dan standar deviasi, maka langkah selanjutnya yaitu menentukan kategorisasi untuk mengetahui tingkat kelelahan dengan menggunakan standar norma pembagian klasifikasi berikut :

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Tabel 4.8 Norma pembagian klasifikasi

Klasifikasi	Kriteria
Tinngi	$X \geq (M + 1SD)$
Sedang	$(M - 1\ SD) \leq X < (M + 1SD)$
Rendah	$X < (M - 1SD)$

Berdasarkan standar norma pada tabel 4.5, maka dapat diperoleh skor masing-masing kategori tingkat kelelahan sebagai berikut:

a. Tinggi = $X \geq (M + 1SD)$

$= X \geq (80 + 1\ (14))$

$= X \geq 94$

b. Sedang = $(M - 1\ SD) \leq X < (M + 1SD)$

$= (80 - 1\ (14)) \leq X < (80 + 1\ (14))$

$= 66 \leq X < 94$

c. Rendah = $X < (M - 1SD)$

$= X < (80 - 1\ (14))$

$= X < 66$

Tabel 4.9 Kategori Tingkat Kelelahan

Klasifikasi	Kriteria
Tinggi	$X \geq 94$
Sedang	$66 \leq X < 94$
Rendah	$X < 66$

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Tabel 4.10 Deskripsi Kategori Tingkat Kelelahan

Nilai	Kategorisasi	Frekuensi	Presentase
X ≥ 67	Tinggi	57	57%
53 ≤ X < 67	Sedang	23	23%
X < 53	Rendah	20	20%
Jumlah		100	100%

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan hasil bahwa frekuensi dan prsentase tingkat kelelahan sopir PO. Sumber Group mayoritas mempunyai tingkat kelelahan kategori tinggi. Ini ditunjukkan dengan hasil skor yang diperoleh, yaitu sebesar 57% yang memiliki kelelahan kategori tinggi dengan jumlah frekuensi 57 pengemudi, sebesar 23% yang memiliki kategori sedang dengan jumlah frekuensi 23 pengemudi, dan sebesar 20% yang memiliki kategori sedang dengan jumlah frekuensi 20 pengemudi dari jumlah total subyek sebanyak 100 pengemudi.

Penentuan norma penilaian dilakukan setelah nilai *mean* (M) dan standar deviasi (SD) diketahui. Berikut ini norma penilaian yang diperoleh:

1. Nilai *mean* (M) = 80,08
2. Nilai standar deviasi (SD) = 14,00

Setelah diketahui nilai *mean* dan standar deviasi, maka data dibagi menjadi tiga kategori yakni kategori tinggi, sedang, dan rendah (Azwar, 2009: 109)

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

b. Deskripsi Tingkat Aggressive Driving

Tingkat *aggressive driving* dalam penelitian ini di bagi menjadi tiga kategori, diantaranya yaitu: tinggi, sedang, dan rendah. Penentuan norma penelitian ini dapat dilakukan setelah mengetahui nilai *mean* hipotetik (M) dan standar deviasi (SD), adapun nilai *mean* (M) dan standar deviasi (SD) dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

***Mean* Hipotetik**

$$M = \frac{\sum fx}{N}$$

$$= \frac{7007}{100}$$

$$= 70{,}07$$

***Standart* deviasi**

$$SD = \frac{1}{6}(X\ max - X\ min)$$

$$= \frac{1}{6}\ (115\text{-}30)$$

$$= \frac{1}{6} \cdot 85$$

$$= 14{,}16$$

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Tabel 4.11 *Mean* dan Standar Deviasi

Variabel	*Mean*	Standar Deviasi
Aggressive Driving	70,07	14

Setelah diketahui nilai *mean* hipotetik dan standar deviasi, maka langkah selanjutnya yaitu menentukan kategorisasi untuk mengetahui tingkat *aggresive driving* dengan menggunakan standar norma pembagian klasifikasi berikut :

Tabel 4.12 Norma pembagian klasifikasi

Klasifikasi	Kriteria
Tinngi	$X \geq (M + 1SD)$
Sedang	$(M - 1\ SD) \leq X < (M + 1SD)$
Rendah	$X < (M - 1SD)$

Berdasarkan standar norma pada tabel 4.5, maka dapat diperoleh skor masing-masing kategori tingkat *aggresive driving* sebagai berikut:

a. Tinggi = $X \geq (M + 1SD)$

$= X \geq (70 + 1\ (14))$

$= X \geq 84$

b. Sedang = $(M - 1\ SD) \leq X < (M + 1SD)$

$= (70 - 1\ (14)) \leq X < (70 + 1\ (14))$

$= 56 \leq X < 84$

c. Rendah = $X < (M - 1SD)$

$= X < (70 - 1\ (14))$

$= X < 56$

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Tabel 4.13 Kategori Tingkat Aggressive Driving

Klasifikasi	Kriteria
Tinggi	X ≥ 84
Sedang	56 ≤ X < 84
Rendah	X < 56

Tabel 4.14 Deskripsi Kategori Tingkat Aggressive Driving

Nilai	Kategorisasi	Frekuensi	Presentase
X ≥ 75	Tinggi	54	54%
59 ≤ X < 75	Sedang	28	28%
X < 59	Rendah	18	18%
Jumlah		100	100%

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan hasil bahwa frekuensi dan prsentase tingkat *aggressive driving* pada pengemudi mayoritas mempunyai tingkat kategori tinggi. Ini ditunjukkan dengan hasil skor yang diperoleh, yaitu sebesar 54% yang memiliki pola mengemudi kategori tinggi dengan jumlah frekuensi 54 pengemudi , dan sebesar 28% yang memiliki pola mengemudi kategori rendah dengan jumlah frekuensi 28 pengemudi, serta 18% yane memiliki pola mengemudi dengan kategori tinggi dengan jumlah frekuensi 18 pengemudi dari jumlah total subyek sebanyak 100 pengemudi.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Penentuan norma penilaian dilakukan setelah nilai *mean* (M) dan standart deviasi (SD) diketahui. Berikut ini norma penilaian yang diperoleh:

1. Nilai *mean* (M) = 70,07
2. Nilai standar deviasi (SD) = 14,16

5. Pengujian Hipotesa

Uji hipotesa bertujuan untuk mengetahui ada atau tidak adanya pengaruh kelelahan terhadap *aggressive driving* pada pengemudi PO.Sumber Group. Oleh sebab itu, dilakukan berupa analisa korelasi *product moment* dari *karl pearson* dengan menggunakan bantuan program SPSS 18.0 *for windows* kedua variabel tersebut. Setelah dilakukan analisa data diketahui hasil korelasi sebagai berikut:

Tabel 4,15 Correlations

		KELELAHAN	AGG.DRIVING
KELELAHAN	Pearson Correlation	1	,532**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	100	100
AGG.DRIVING	Pearson Correlation	,532**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	100	100

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

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Berdasarkan tabel diatas, terlihat angka koefisien korelasi *karl pearson* sebesar 0.532**, yang berarti terdapat hubungan antara kelelahan terhadap *aggressive driving* adalah 0.532**. juga catatan dibawah tabel *"**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed)".* artinya adalah pengaruh kelelahan terhadap *agressive driving* signifikan taraf signifikansi 0.01 (taraf penerimaan 53%). Selain itu nilai signifikansi sebesar 0.000 < 0.01 dapat diartikan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara kelelahan dan *aggressive driving*. Terdapat hubungan antara kelelahan terhadap *aggressive driving*, ketika terjadi kelelahan, maka *aggressive driving* meningkat.

Dengan koefisien korelasi sebesar **r**xy 0,532 artinya kelelahan memiliki korelasi sebesar 53% terhadap *aggressive driving*. Nilai 53% menunjukkan besarnya koefisien korelasi, dan dapat 47% nya dipengaruhi oleh hal yang lainnya.

Tabel 4.16 Perincian Hasil Korelasi hubungan kelelahan dengan *aggressive driving*.

Rxy	Signifikansi	Keterangan	Kesimpulan
0,532	0,000	Sig < 0,05	Signifikan

Melihat hasil analisis diatas maka adanya pengaruh yang signifikan antara kelelahan dan *aggressive driving*. Dengan demikian, hipotesis yang menyatakan bahwa adanya hubungan kelelahan terhadap *aggressive driving* pada pengemudi

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

PO.Sumber Group dapat diterima dalam artian *aggresive driving* dipengaruhi oleh kelelahan pada pengemudi.

4.4 Pembahasan

Kurang disiplinnya pengemudi bus Sumber Group sangat membahayakan pengemudi jalan lainnya. misalnya sopir yang mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan tidak memberikan keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna. Seringkali pengemudi yang mengemudi secara ugal-ugalan dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti dalam keadaan sakit, lelah, dikejar waktu, dan bisa karena kewajiban untuk kejar setoran dan lainnya sehingga mempengaruhi cara mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban.

Menurut Williamson (1996) Dalam kondisi seperti ini bisa menjadi sangat melelahkan bagi anggota tubuh terutama mata dan pikiran karena harus tetap fokus dalam waktu ber jam-jam, mengemudi adalah salah satu jenis pekerjaan yang dikenal melelahkan, merupakan aktivitas yang monoton, baik tugas yang berulang-ulang dan merupakan salah satu pekerjaan yang memerlukan perhatian.

Berdasarkan pendapat yang telah dikemukakan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa kelelahan dapat berpengaruh pada sopir untuk melakukan perilaku *aggressive driving.*Sopir sebagai pelaku utama pengemudi yang bertanguung jawab atas keselamatan penumpang berhak untuk diperhatikan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

mengenai stamina dan kondidi kelelahan yang dialami sebelum hendak mengemudikan bus. Pada kasus industri otobus akhir-akhir ini kelelahan juga sering kali menjadi faktor penyebab kecelakaan selain faktor sarana prasarana, faktor lingkungan, dan faktor manajemen operasional (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2012, p. 19) .

Faktor kelelahan pengemudi bisa dilihat dari intesitas istirahat sopir yang kurang. Menurut (Suma'mur.P.K, Higiene Perusahaan dan Kesehatan, 1996, pp. 190-191) kelelahan dapat diketahui dengan melihat gejala-gejala yang ada hubungannya dengan kelelahan yang meliputi pelemahan kegiatan, pelemahan motivasi, dan pelemahan fisik akibat keadaan umum.

1. Tingkat Kelelahan pada sopir PO.Sumber Group

Istilah kelelahan mengarah pada kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan. Kelelahan kerja juga akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja. Meningkatnya kesalahan kerja akan memberikan peluang terjadinya kecelakaan kerja dalam industri. Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiesi dan kebutuhan dalam bekerja. Kelelahan juga dapat diartikan kondisi yang ditandai oleh peningkatan ketidaknyamanan dengan berkurang kapasitas untuk bekerja, mengurangi efisiensi prestasi, hilangnya daya atau kapasitas untuk menanggapi rangsangan (Suma'mur.P.K, 1996, p. 68).

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Apabila kelelahan sering dialami oleh sebagian besar sopir ketika hendak mengemudi, maka akan berdampak pada kinerja mereka dalam mengemudikan bus, apalagi jika dalam suatu daerah waktu tempuh dengan waktu istirahat sopir bus pada umumnya lebih sedikit insensitas istirahat.

Kelelahan merupakan suatu kondisi yang disertai penurunan efisiesi dan kebutuhan dalam bekerja (Suma'mur.P.K, 1996, p. 68). (U.S Departement of Canada, 1996) menjelaskan ada empat faktor penyebab kelelahan terutama dalam mengemudi antara lain

1. Jumlah waktu yang dihabiskan pengemudi secara berkelanjutan dalam satu periode tugas
2. Waktu siklus istirahat pengemudi yang tidak teratur
3. Berapa lama waktu mengemudi saat mengemudikan kendaraannya
4. Kurangnya intensitas waktu istirahat pada pengemudi

Berdasarkan hasil yang diperoleh dalam penelitian ini menunjukan skor kelelahan pada penhgemudi bus PO. Sumber Group mayoritas memiliki tingkat pada kategori tinggi. Ini ditunjukkan dengan hasil skor yang diperoleh, yaitu sebesar 57% yang memiliki kelelahan kategori sedang dengan jumlah frekuensi 57 pengemudi , dan sebesar 28% yang memiliki kategori sedang, serta 18% yang memiliki kategori rendah dengan jumlah frekuensi 18 pengemudi dari jumlah total subyek sebanyak 100 pengemudi.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Data diatas mengacu pada klasifikasi tingkat kategori, karena jawaban responden lebih banyak pada kategori tinggi. Mengenai sejauh mana tingkat kelelahan pada pengemudi PO.Sumber Group adalah bedara pada taraf tinggi yaitu 54%.

Ketika dikaitkan dengan kasus kecelakaan pada PO.Sumber Group, kelelahan yang dominan adalah mengenai management waktu istirahat pada sopir yang diindikasi kurang. Berdasarkan data pada (kompasiana.com, 2012) dijelaskan bahwa total istirahat pengemudi adalah 20 jam dari siklus 48 jam. Sedangkan waktu kerja dalam perjalanan selama 32 jam (Surabaya-Jogja, Jogja-Surabaya). Ini berarti dalam dua hari pengemudi hanya istirahat selama 12 jam. Hal ini berarti dalam satu hari pengemudi hanya beristirahat selama ±6 jam. Padahal, sekali jadwal mengemudi tiba, sopir bisa menjalankan kendaraan selama 6 – 10 jam/hari. Tentu sangat diperlukan stamina yang tinggi. Keadaan ini berlawanan dengan (PP.22 tahun 2009 Pasal 90, 2009) mengenai waktu kerja, waktu istirahat dan pergantian pengemudi. Pada pasal ini dijelaskan bahwa dalam menjamin keselamatan lalu lintas dan angkjutan jalan, perusahaan wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan umum. Waktu kerja yang dimaksud dalam pasal ini adalah 8 (delapan) jam dengan intensitas istirahat mengemudi kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya setengah jam. Dari uraian di atas diketahui bahwa pengemudi telah bekerja selama dua hari dengan intensitas

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

kerja selama 8 jam, pengemudi hanya istirahat selama ±6 jam, dimana waktu istirahat tersebut habis hanya untuk sholat,makan, dan istirahat pemberhentian sekitar ±15 menit di setiap kota. Hal tersebut dapat menyebabkan kelelahan yang berpengaruh terhadap konsentrasi mengemudi sehingga pengemudi menjadi salah satu factor penyebab terjadinya kecelakaan. Pada salah satu kasus ini menggambarkan bahwa factor *human error* seperti kelelahan adalah penyebab kecelakaan karena dalam kasus tersebut dijelaskan bahwa waktu intensitas istirahat pengemudi kurang. Hal ini cukup menggambarkan bahwa kelelahan berdampak pada kecelakaan lalu tintas.

5. Tingkat *Aggressive Driving* pada sopir PO. Sumber Group

Pengertian *aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya menghemat waktu dengan cara membuntutui, mengklakson sehinggga dapat membahayakan pengemudi lainnya. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai prilaku berbeda termasuk prilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston J. M., 2003).

Menurut (Tasca L. , 2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Perilaku *aggressive driving* dibagi menjadi dua, yaitu secara

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

langsung dapat membahayakan ataupun secara tidak langsung membahayakan, akan tetapi cenderung mengintimidasi, membuat marah, atau memprovokasi pengendara lainnya (Tasca N. d., 1998).

Terkait laporan mengenai kecelakaan yang sering melibatkan industri otobus Perusahaan Otobus (PO) Sumber Group akhir-akhir ini di Jawa Timur. PO Sumber Group (PO. Sumber Kencono, PO. Sumber Selamat, PO. Sugeng Rahayu) adalah salah satu perusahaan otobus yang berada di propinsi Jawa Timur. Bagi yang sering melakukan perjalanan antara Yogyakarta-Surabaya tentu sangat hafal dengan bus ini. Karena trayek Surabaya-Yogyakarta sebagai trayek utama. Faktanya, bus ini sering menjadi *headline* di media massa dan menjadi topik forum di dunia maya karena hampir setiap bulan mengalami kecelakaan. (kompasiana.com, 2011).

Berdasarkan hasil yang diperoleh dalam penelitian ini menunjukan skor *aggressive driving* pada sopir bus PO. Sumber Group mayoritas memiliki tingkat pada kategori sedang.menunjukkan hasil bahwa frekuensi dan prsentase tingkat *aggressive driving* pada sopir mayoritas mempunyai tingkat kategori tinggi. Ini ditunjukkan dengan hasil skor yang diperoleh, yaitu sebesar 54% yang memiliki pola mengemudi kategori tinggi dengan jumlah frekuensi 54 pengemudi , dan sebesar 28% yang memiliki pola mengemudi kategori sedang dengan jumlah frekuensi 28 pengemudi, serta 18% yane memiliki pola mengemudi dengan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

kategori rendah dengan jumlah frekuensi 18 pengemudi dari jumlah total subyek sebanyak 100 pengemudi.

Diketahui bahwa Sumber Kencono, menempati peringkat pertama daftar kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur selama 2011. Bus berwana silver biru metalik itu terlibat kecelakaan sebanyak 21 kali di berbagai wilayah di Jatim dan merenggut 36 jiwa. Seringnya kecelakaan yang melibatkan bus Sumber Group ini rata-rata terjadi karena jalur sempit, minim penerangan jalan, banyaknya rel kereta api, prilaku berkendara, waktu istrirahat pengemudi kurang serta system bagi hasil atau setoran premi yang diberlakukan di PO. Sumber Group.

Selain itu ketika berkendara sering kali sopir memaksakan untuk menyalip walaupun memiliki keterbatasan jarak pandang, sering kali juga sopir tidak menyalakan lampu depan atau sein ketika berpindah lajur

6. Hubungan Kelelahan dengan perilaku *Aggressive Driving* PO. Sumber Group

Penelitian (AAA Foundation for Trafic Safety, 1999) mengamati masalah *aggressive driving* di Canada dan Amerika Serikat pada tahun 1995 melalui Asosiasi Automobil Britania menemukan bahwa 90 persen pengemudi mengaku kehilangan emosi ketika mengemudi, dan satu persen mengaku mereka diserang secara fisik oleh pengendara lain.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Banyak sekali kita lihat bus-bus antarkota antarprovinsi (AKAP) melaju dengan sangat cepat dan bahkan terkesan ugal-ugalan di jalan raya. Alasannya tentu mengejar waktu, agar penumpang cepat sampai dan tidak kecewa dengan pelayanan bus tersebut, akibatnya tingkat kecelakaan pun semakin meningkat. Untuk kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus atar kota antar propinsi (AKAP), faktor pengemudi dan prilaku berkendara menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas selain dari faktor jalur sempit, kondisi jalan (kompasiana.com, Belajar kepada Sumber Kencono, 2012) Ketika dikaitkan dengan kasus kecelakaan pada PO.Sumber Group,

Ketika dikaitkan dengan fenomena pada penelitian, maka terdapat hubungan antara beberapa faktor terhadap kelelahan yang dialami pengemudi PO. Sumber Group. Faktor pertama yaitu jumlah waktu yang dihabiskan mengemudi dalam mengemudikan kendaraan secara berkelanjutan dalam satu periode, artinya dalam satu waktu pengemudi PO. Sumber Group menghabiskan waktu secara langsung dalam perjalanan baik pergi maupun pulang dari tempat tujuan karena dalam satu minggu pengemudi hanya menjalankan armada bus selama dua kali Faktor kedua yaitu jumlah siklus istirahat pengemudi yang tidak teratur, hal ini terkait dengan intensitas istirahat pengemudi hanya sekitar 15 sampai 20 menit di setiap pergantian kota.

Faktor ketiga yaitu waktu lama mengemudi yang dilakukan selama 6 sampai 10 jam per harinya. Faktor keempat yaitu kurangnya jam tidur pada pengemudi,

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

terkait dengan hal ini dapat dikatakan bahwa dalam satu hari pengemudi hanya istirahat selama ±6 jam. Padahal dalam mengemudi perjalanan jauh membutuhkan stamina yang tinggi (kompasiana.com, 2012).

Kelelahan juga mempunyai hubungan dengan *aggressive driving*. Dimana ketika terjadi kelelahan, motivasi untuk menjalankan tugas berkurang, komunikasi dan interaksi dengan lingkungan menurun, serta dapat memunculkan prilaku agresif pada oranglain (Brown, 1994). Hal ini sesuai dengan hasil penelitian (AAA Foundation for Trafic Safety, 1999) yang menemukan bahwa kelelahan yang meliputi waktu mengemudi, waktu istirahat, dan kondisi fisik mengemudi adalah faktor yang melatar belakangi *aggressive driving* selain kondisi jalan.

Ketika dikaitkan dengan teori agresif mengemudi James (2000) yang menyatakan bahwa mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada yang bisa membahayakan pengemudi lain, secara garis perilaku mengemudi PO. Sumber Group termasuk dalam kategori *aggressive driving*.

Pada dasaranya kelelahan memang saling memberikan kontribusi terhadap *aggressive driving*, akan tetapi pada hasil korelasi antara masing-masing kelelehan terhadap *aggressive driving* nilai korelasi tinggi dengan (r = 0,532; p=0,000<0,01). Hal ini berarti memberi hubungan positif dan signifikan antara kelelahan dengan *aggressive driving.*

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

BAB V

PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan analisa dan pembahasan dari hasil penelitian tentang hubungan kelelahan mengemudi dengan *aggressive driving* pengemudi PO. Sumber Group, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari hasil analisa tingkat kelelahan pengemudi berada pada kategori tinggi . Ini ditunjukkan dengan hasil skor yang diperoleh, yaitu sebesar 57% yang memiliki kelelahan kategori sedang dengan jumlah frekuensi 57 pengemudi. Hal ini menunjukan hasil dari penelitian bahwa kelelahan masih didominasi oleh pengemudi lebih dari setengah dari total pengemudi bis PO. Sumber Group secara keseluruhan. Artinya, lebih dari sebagian besar pengemudi PO. Sumber Group mengalami keadaan yang cukup lelah apabila mengemudi dengan intensitas jam *ngetem* atau jam istirahat dalam mengemudi berjarak lebih dari 5 jam dengan waktu istirahat yang relatif singkat.
2. Dari hasil analisa tingkat *aggressive driving* pengemudi berada pada kategori tinggi . Ini ditunjukkan dengan hasil skor yang diperoleh, yaitu sebesar 54% yang memiliki pola mengemudi kategori sedang dengan jumlah frekuensi 54 pengemudi , hal ini menunjukan hasil dari penelitian bahwa *aggressive driving* masih didominasi oleh pengemudi lebih dari setengah dari total pengemudi bis PO. Sumber Group secara keseluruhan. Artinya, lebih dari

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

sebagian besar pengemudi PO. Sumber Group mengalami *aggressive driving* dalam mengemudi dengan intensitas kecepatan yang relatif tinggi untuk mengejar setoran dan cepat sampai tepat waktu. Hal ini dapat menjadi faktor utama pengemudi untuk melakukan *aggressive driving,* sehingga ketika ada faktor pemicu *aggressive driving,* maka pengemudi akan secara cepat melakukan tindakan *aggressive driving.*

3. Hubungan kelelahan dengan *aggressive driving* pengemudi PO. Sumber Group sebesar 0.532, yang berarti besar hubungan antara kelelahan terhadap *aggressive driving* adalah 53% atau cukup karena mendekati tarafnya berada diatas 0,3. Artinya adalah hubungan kelelahan terhadap *aggressive driving* signifikan dengan taraf signifikansi 0.01 (taraf penerimaan 99%). Selain itu nilai signifikansi sebesar 0.000 < 0.01 dapat diartikan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara kelelahan dengan *aggressive driving*. Dengan koefisien korelasi sebesar **r**xy 0,532 artinya kelelahan memiliki pengaruh terhadap aggressive driving. Jadi terdapat hubungan antara kelelahan terhadap *aggressive driving*, ketika trjadi kelelahan, maka *aggressive driving* meningkat.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

2. Saran

Berdasarkan penelitian, saran-saran yang bisa diberikan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

Dalam penelitian hubungan kelelahan dengan *aggresive driving* pada pengemudi PO.Sumber Group, diharapkan agar Perusahaan Otobus senantiasa mempertimbangkan persoalan mengenai pendidikan dan pelatihan yang hanya diikuti oleh pengemudi yang memiliki surat izin mengemudi angkutan umum (sesuai dengan UU Lalu Lintas yang berlaku khususnya Bab VIII tentang pengemudi) pada saat *recruitment* pengemudi baru. Hal ini berguna untuk mencegah hal-hal yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Terkait dengan aspek kelelahan, perusahaan sebaiknya lebih memperhatikan waktu pemberhentian pengemudi di setiap kota atau terminal. Sesuai dengan peraturan lalu luntas bagian ketiga mengenai waktu kerja pengemudi, dalam 8 jam perjalanan sebaiknya istirahat pengemudi adalah setengah jam setelah mengemudikan kendaraan berturut-turut.

Sebagai bahan pertimbangan adalah dengan penambahan pengemudi cadangan, apabila sopir sudah merasa lelah, sopir bisa istirahat dan digantikan oleh pengemudi cadangan. Hal ini bermanfaat untuk menjaga stamina pengemudi agar tetap stabil sesuai dengan kondisi fisiknya.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

2. Bagi UIN MALIKI Malang

Untuk peneliti selanjutnya yang ingin menyempurnakan penelitian ini dan meneliti lebih jauh tentang kelelahan dengan *aggresive driving* pada PO. Sumber Group dapat memperluas ruang lingkup penelitian dengan memperhatikan beberapa variabel lain yang dapat mempengaruhi *aggresive driving*, dan memperbaiki kelemahan penelitian ini yang telah disebutkan diatas.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

DAFTAR PUSTAKA

AAA Foundation for Trafic Safety. (1999). Aggression Driving : Thre Studies. *Journal of Aggressive Driving* , 3-7.

Ahmad Tanzeh. (2009). *ntar Metode Penelitian: PenPengumpulan Data dan Analisis Data.* Yogyakarta: Perbit Teras.

Aji Suraji, M. C. (2010). Indikator Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Sepeda Motor. *Jurnal Transportasi* , 125-134.

Arikunto.S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta : Rineka Cipta.* Jakarta: Rineka Cipta.

Arikunto.S. (2005). *Manajemen Penelitian.* Jakarta: Rineka Cipta.

Azwar, S. (2011). *Metode Penelitian.* Yogjakarta: 2011.

Azwar, S. (2009). *Penyusunan Skala Psikologi.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Azwar, S. (2012). *Penyusunan Skala Psikologi edisi 2.* Yogyakarta: Pustaka Belajar.

Brown, I. D. (1994). Driver fatigue. *Journal Ergonomic* , pp. 298-314.

Budiono, A. S. (2003). *Bunga Rampai Hiperkes + KK.* Semarang: Badan Penerbit UNDIP.

dalam Hanurawan, D. (2001). *Psikologi Sosial Suatu Pengantar, Dr.Fattah Hanurawan.* Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.

Depnaker. (2004). *Training Material Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Bidang Keselamatan Kerja.* Jakarta: Depnaker.

DLLAJ-Jatim. (2014, Februari). Data Jumlah kecelakaan Bus di Jawa Timur. (DLLAJ, Pewawancara)

Effendi, M. d. (1989). *Metode Penelitian Survey.* Jakarta: LP3ES.

Elizabeth M.Grey, T. J. (1989). Driver Aggression: The Role Of Personality Social Characteristics, Risk, And Motivation. *Federal Office Of Road Safety, Monash University* , 65-68.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

European Commission, D.-G. T. (2009). Fatigue. *Safety Net* .

G.J. Salazar, MD. (1993). Fatigue In Aviation. *Federal Aviation Administration* , 2.

Hasan, I. M. (2002). *Metode Penelitian dan Aplikasinya.* Jakarta: Ghalia Indonesia.

Houston, J. M. (2003). The Aggresive Driving behaviour scale : Developing a self-report measure of unsafe driving. *North American Journal of Psychology Vol.5 no.2* , 269-278.

Houston, J. M. (2003). The aggressive driving behavior scale : Developing a self report measure of unsafe driving. . *North American Journal of Psychology (NAJP) V.5 no.2* , 269-278.

Ishardita Pambudi Tama, O. O. (2014). Evaluasi Pengaruh Pola Kerja Terhadap Fatique Untuk Mengurangi Jumlah Kecelakaan. *Jurnal Teknik Industri Universitas Brawijaya Malang* .

James, L. d. (2000). Aggressive driving is emotionally impaired driving. http://www.aggressive.drivers.com/papers/james-nahl/james-nahl.pdf.

Jawapos. (2012, Januari Minggu). Enam tewas dibanting Sumber Kencono. *Jawapos* , hal. 1.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2012). *Laporan Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Jawa Timur: Kementrian Perhubungan.

kompasiana.com. (2011, 11 Oktober Selasa). Dipetik 29 Maret Sabtu, 2014, dari kompasiana.com.

Kompasiana.com. (2011, 4 September Minggu). Dipetik Maret Sabtu, 2014, dari sumber-kentjono-sang-raja-jalanan: http://sosbud.kompasiana.com/2011/09/14/sumber-kentjono-sang-raja-jalanan-393605.html

kompasiana.com. (2012, 14 Januari Sabtu). Dipetik 29 Maret Sabtu, 2014, dari kompasiana.com: http://regional.kompasiana.com/2012/01/14/belajar-kepada-sumber-kencono-427358.html

kompasiana.com. (2012, 14 Januari Sabtu). Belajar kepada Sumber Kencono.

kompasiana.com. (2012, 14 Januari Kamis). Belajar Kepada Sumber Kencono.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Moh.Kasiran, M. (2010). *Metodologi Penelitian Kuantitatif - Kualitatif.* Malang: UIN-Maliki Press.

Nurmianto, E. (2003). *Ergonomi Konsep Dasar dan Aplikasinya.* Surabaya: Guna Widya.

Philipe, G. L. (2009). Passion of Driving and Aggressive driving Behaviour : a look at their relationship. *Journal Applied Social Psychology* , 39.

PP.22 tahun 2009 Pasal 90. (2009). *Undang-Undang RI Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan No.22.* Bandung: Citra Umbara.

Sahabudin, H. W. (2010). Pengendara Sebagai Faktor Resiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor. *Jurnal Berita Kedokteran Masyarakat Vol.27* .

Sarwono, S. W. (1995). *Psikologi Lingkungan.* Jakarta: Grasindo.

Sopir. (2016, November). (A. P, Pewawancara)

Sugiono, P. D. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D.* Bandung: Alfabeta.

Suma'mur.P.K. (1996). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan.* Jakarta: Toko Gunung Agung.

Suma'mur.P.K. (1996). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja.* Jakarta: Toko Gunung Agung.

Suma'mur.P.K. (1996). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja.* Jakarta: Toko Gunung Agung.

Suma'mur.P.K. (1996). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja.* Jakarta: Toko Gunung Agung.

Suma'mur.P.K. (1996). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja.* Jakarta: Toko Gunung Agung.

Surya.com. (2017). *Begini kronologi bus Sumber Selamat hantam dua pengendara hingga tewas.* Jawa Timur: Harian Surya : Nafik Lukman Hakim.

Tarwaka, S. B. (2004). *Ergonomi Untuk Kesehatan Kerja Dan Produktivitas.* Surakarta: UNIBA Pers.

Tasca. (2000). Areview of literature on Aggresive driving research. *Road User Safety Branch.Canada* , http://www.aggresive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Tasca, L. (2000). A Review of the literature on aggressive driving research. *Road User Safety Branch Canada* , http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf.

Tasca, N. d. (1998). A review of the literature on aggressive driving research. 15.

Tyas, G. L. (2010). Hubungan Tekanan Panas dan Beban Kerja dengan Kelelahan Pekerja. *Jurnal Kesehatan Masyarakat* , 28-29.

U.S Departement of Canada. (1996). Driver Fatigue and Alertness Study. *Transportation Developmenr Centre Safety and Security Transport Canada* , 17.

Wignjosoebroto, S. (2003). *Ergonomi Study Gerak dan Waktu.* Surabaya: Penerbit Guna Widya.

Wijaya Kusuma. (2010, Agustus 17). Feature Aner Management On The Road. *Di Jalan Tetap Aman, Iman Tetap Jalan* , hal. 30-31.

wikipedia.com. (t.thn.). *wikipedia.com*. Dipetik Mei 02, 2014, dari http://id.wikipedia.org/wiki/Anonimitas

Williamson, A. F. (1996). The impact of work practice on fatigue in long distance truck drivers. *Accident Analysis and Prevention* , 709-719.

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

LAMPIRAN

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

BUKTI KONSULTASI

Nama : Aril Pratama
NIM : 10410185
Jurusan/Fakultas : Psikologi/Psikologi
Dosen Pembimbing : Dr. Endah K Purwaningtyas, M.Psi, Psikolog.
Judul Skripsi :
"HUBUNGAN ANTARA KELELAHAN MENGEMUDI DENGAN *AGGRESIVE DRIVING* PADA PENGEMUDI PO. SUMBER GROUP"

No	Hal yang Dikonsultasikan	Tanggal	Tanda Tangan
1.	Konsultasi judul dan konsultasi proposal	2014	1.
2.	Sempro	2014	2.
3.	Konsultasi setelah sempro	2015	3.
4.	Konsultasi BAB I	Januari 2017	4.
5.	Revisi BAB I	Januari 2017	5.
6.	Konsultasi BAB 2	Januari 2017	6.
7.	Revisi BAB 2	Februari 2017	7.
8.	Konsultasi BAB 3	Maret 2017	8.
9.	Revisi BAB 3	Maret 2017	9.
10	Konsultasi semua BAB	Juni 2017	10.
11	ACC	Juni 2017	11.

Malang, Juni 2017

Mengetahui,

Dekan Fakultas Psikologi
UIN Maulana Malik Ibrahim Malanng

Dr. H. M. LutfiMustofa, M.Ag
NIP. 19730710 200003 1 002

Dosen Pembimbing

Dr. Endah K Purwaningtyas, M.Psi, Psikolog.
NIP. 19750514 200003 2 003

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

ANGKET

Nama :

Usia :

Lama bekerja :

Isilah pernyataan ini dengan sebenar-benarnya,tugas anda adalah mengisi pernyataan dengan cara mencentang (*checklist* ,*v*) atau bisa dengan menyilang (X) satu diantara 4 pernyataan dalam sebuah kalimat. Adapun keterangannya adalah sebagai berikut:

SS	: Sangat Sering	J	: Jarang
S	: Sering	TP	: Tidak Pernah

No	Pernyataan	SS	S	J	TP
	Kepala terasa berat saat mengemudi tanpa istirahat				
2	Badan terasa pegal-pegal saat mengemudi jauh				
3	Kaki terasa berat digerakkan saat mengemudi jauh				
4	Seringkali menguap saat mengemudi terlalu lama				
5	Memikirkan hal lain saat sedang mengemudi				
6	Berbicara dan interaksi dengan kru/penumpang bus saat mengemudi				
7	Kondisi badan terasa tegang saat mengemudi				
8	Terbayang situasi rumah saat mengemudi bus jarak jauh				
9	Saya adalah orang yang cenderung pelupa				
10	Saya merasa malas dan kurang stamina saat mengemudi				
11	Sakit kepala menyerang saat mengemudi terlalu lama				
12	Bahu terasa kaku saat mengemudi				
13	Punggung terasa nyeri jika mengemudi terlalu lama				
14	Sesak nafas ketika mengemudi tanpa menggunakan AC				
15	Badan terasa gemetar ketika mengemudi jauh				
16	Tidak ada gangguan di kepala saat mengemudi jarak jauh				
17	Badan terasa *enteng* / ringan saat mengemudi jarak jauh				
18	Kaki terasa ringan digerakkan saat mengemudi lama				
19	Bersemangat saat mengemudi jika ditemani kernet				
20	Konsentrasi tinggi saat sedang mengemudi				
21	Merasa malas berbicara saat mengemudi				
22	Kondisi badan santai saat mengemudi				
23	Pikiran fokus saat mengemudi, tidak memikirkan hal lain				
24	Saya adalah orang yang memiliki ingatan yang kuat				
25	Saya merasa tekun saat mengemudi				
26	Tidak pernah merasa sakit kepala saat mengemudi jarak jauh				

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

27	Bahu terasa ringan saat mengemudi jarak jauh				
28	Tidak ada keluhan di bagian pungggung ketika pada jam mengemudi lebih dari 10jam				
29	Pernafasan lancar dan teratur ketika mengemudi meskipun tidak ada AC				
30	Kondisi badan stabil dan tidak gemetar ketika mengemudi				

Y

No	Pernyataan	SS	S	TP	J
1	Ketika dalam perjalanan, saya menerobos lampu merah yang sedang menyala				
2	Ketika saya melihat lampu kuning, saya bergegas menambah kecepatan				
3	Saya suka berpindah-pindah jalur saat mengemudi				
4	Saya mematok kecepatan mengemudi 80-100km/jam supaya cepat mendapatkan penumpang				
5	Saya membuntuti kendaraan di depan terlalu dekat jika mau mendahului				
6	Tidak perlu memberikan aba-aba jika hendak mendahului				
7	Saya suka menambah dan mengurangi kecepatan bus saya secara mendadak				
8	menghalangi pengemudi bus lain yang akan berpindah jalur karena bisa mengambil jatah penumpang saya				
9	Saya suka memperkecil jarak kedekatan kendaraan yang ada di depan saya jika mau mendahului				
10	Memancing kemarahan pengemudi lain dengan mengajak mereka adu kecepatan				
11	Memotong jalan adalah alternatif supaya cepat sampai tujuan				
12	Mengerem secara mendadak saat mengemudi				
13	Saya suka duel kecepatan dengan bus/mobil yang sudah mendahului saya				
14	Mengemudi dalam kondisi kurang konsentrasi				
15	Menyerang pengemudi lain dengan adu kecepatan dan klakson				
16	Saya suka mengemudi dengan kecepatan tinggi supaya cepat sampai				
17	Ketika dalam perjalanan, saya menghentikan bus jika lampu merah yang sedang menyala				
18	Ketika saya melihat lampu kuning, saya bergegas mengurangi kecepatan				
19	Saya tidak suka berpindah-pindah jalur saat mengemudi				
20	Saya mematok kecepatan mengemudi kurang dari 80-100km/jam (kecepatan normal)				
21	Saya tidak suka membuntuti kendaraan di depan terlalu dekat				

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

22	Sangat perlu untuk memberikan tanda berbelok/berhenti				
23	Saya mengendarai dengan kecepatan normal dan tidak pernah berhenti mendadak				
24	Saya tidak pernah menghalangi pengemudi lain yang akan berpindah jalur				
25	Saya menjaga jarak kedekatan kendaraan yang ada di depan saya				
26	Tidak perlu memancing kemarahan pengemudi lain dengan adu kecepatan				
27	memotong jalan dapat membahayakan keselamatan saya dan penumpang				
28	Tidak pernah mengerem secara mendadak saat mengemudi				

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

KELELAHAN																																
Subyek	butir1	butir2	butir3	butir4	butir5	butir6	butir7	butir8	butir9	butir10	butir11	butir12	butir13	butir 1r4	butir15	butir16	butir17	butir18	butir19	butir20	butir21	butir22	butir23	butir24	butir25	butir26	butir27	butir28	butir29	butir30	TOTAL
1	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	97
2	4	1	4	4	3	3	2	4	3	3	4	2	3	2	3	3	2	1	4	3	2	3	3	1	3	4	3	3	3	3	86
3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	103
4	4	3	4	4	3	3	3	4	2	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	3	4	4	4	3	3	99
5	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	4	4	4	3	3	4	102
6	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	2	4	2	4	3	3	2	4	4	4	3	3	1	4	2	3	3	95
7	3	2	3	4	2	3	4	2	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	100
8	3	2	3	4	2	3	4	2	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	100
9	3	2	3	4	2	3	4	2	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	100
10	3	3	3	4	2	3	3	1	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	2	94
11	4	3	1	2	2	3	2	2	3	4	4	2	3	4	2	4	3	4	3	4	1	4	4	3	3	3	4	3	3	3	90
12	4	4	4	3	1	3	4	2	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	1	101
13	4	4	3	4	2	4	3	1	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	1	3	1	97
14	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	114
15	4	3	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	4	2	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	3	4	3	104
16	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	96
17	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	104
18	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	107
19	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	90
20	4	3	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	101
21	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	115
22	3	3	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	102
23	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	107
24	4	3	4	4	3	3	2	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	2	4	4	3	3	3	4	2	3	3	102
25	4	2	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	2	4	3	4	4	3	4	3	2	3	4	4	2	3	2	96
26	4	2	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	3	2	85
27	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	101
28	3	4	4	4	3	3	4	1	2	4	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	2	1	1	2	4	4	3	4	3	4	95
29	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	4	106
30	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	4	3	3	2	3	3	3	4	2	3	3	4	4	3	3	3	95
31	4	3	3	4	3	3	2	4	2	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	105
32	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	4	3	4	2	4	3	2	3	4	2	3	3	3	4	3	3	97
33	4	2	4	1	4	3	4	3	3	3	4	3	2	3	4	4	4	2	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	91
34	4	3	4	3	3	3	2	4	2	4	4	2	4	3	3	3	3	2	4	3	2	2	3	2	4	3	4	3	3	3	92
35	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	104
36	4	2	4	3	3	3	4	4	2	2	2	3	3	2	3	3	3	2	4	3	2	4	3	3	3	4	3	3	3	3	90
37	4	2	4	4	4	3	2	4	2	3	4	3	4	3	3	3	3	2	4	3	2	4	3	2	3	3	3	4	3	3	94
38	4	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	2	4	2	4	4	4	2	4	3	3	4	2	2	3	4	3	3	3	3	98
39	4	2	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	2	3	4	3	4	2	3	2	3	4	4	3	3	4	4	4	3	3	100
40	3	2	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	2	1	4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	96
41	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	2	3	4	4	3	3	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	107
42	4	4	3	4	4	3	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	111
43	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	2	3	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	108
44	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	4	4	1	3	3	3	3	3	4	4	2	4	3	3	2	4	3	4	3	3	94
45	4	3	2	4	3	3	3	4	2	3	3	3	4	2	4	3	3	2	4	3	2	4	4	3	3	4	4	3	3	4	96
46	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	2	4	4	3	3	3	107
47	4	4	4	4	3	2	3	4	3	3	2	3	4	4	3	3	3	2	4	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	97
48	4	2	4	4	3	2	3	4	3	3	2	3	4	3	4	3	3	2	4	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	95
49	4	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	77
50	4	3	4	4	4	4	4	3	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	109
51	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
52	3	3	1	4	4	3	3	4	2	1	1	1	1	4	4	1	1	2	3	1	4	2	4	2	3	3	2	3	2	2	74
53	2	3	1	2	4	2	1	1	3	1	1	3	1	3	3	3	1	2	4	1	4	1	4	1	1	4	1	1	1	1	61
54	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30

OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

55	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	33
56	1	2	3	3	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	43
57	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
58	2	2	2	3	2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	4	2	3	1	2	1	1	4	1	1	1	1	1	52
59	4	3	3	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	2	4	2	2	2	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	62
60	2	4	4	2	4	3	3	1	3	1	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	3	2	3	1	1	1	3	3	1	64
61	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	1	2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	39
62	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	33
63	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	33
64	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
65	1	2	1	3	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	41
66	2	4	1	4	4	1	1	1	2	1	1	1	1	4	4	1	1	2	4	1	4	1	4	1	1	4	1	1	1	1	1	60
67	2	4	1	4	4	1	1	1	4	1	1	1	1	4	4	1	1	2	4	2	4	1	4	1	1	4	1	1	1	2	1	64
68	2	4	1	4	4	1	2	1	4	1	1	1	1	4	4	1	1	4	4	3	4	1	4	1	1	4	1	4	4	4	1	76
69	1	3	1	3	2	2	1	1	3	1	1	1	1	2	2	1	1	3	3	1	3	1	2	1	1	3	1	1	1	1	1	49
70	1	3	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	40
71	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	32
72	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31
73	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	36
74	2	3	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	38
75	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
76	2	4	1	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	4	1	4	1	4	1	1	4	1	1	1	1	1	51
77	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	37
78	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31
79	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31
80	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	39
81	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
82	1	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	38
83	2	3	4	2	3	4	2	2	1	2	1	2	1	1	1	1	1	3	3	1	4	1	3	1	1	3	2	1	1	2	1	59
84	2	2	1	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1	3	2	2	2	2	1	1	3	1	1	1	1	1	47
85	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	33
86	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	34
87	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31
88	2	1	1	3	3	3	3	1	3	1	1	1	1	2	3	3	1	1	1	1	4	2	2	1	3	2	1	1	1	3	1	56
89	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	41
90	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	32
91	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
92	4	4	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	1	3	3	1	1	1	48
93	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	33
94	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31
95	1	3	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	40
96	2	2	1	3	3	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	3	1	3	1	1	3	1	1	2	1	1	49
97	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
98	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
99	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	33
100	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30

OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

AGGRESSIVE DRIVING																																	
Subyek	butir1	butir2	butir3	butir4	butir5	butir6	butir7	butir8	butir9	butir10	butir11	butir12	butir13	butir 14	butir15	butir16	butir17	butir18	butir19	butir20	butir21	butir22	butir23	butir24	butir25	butir26	butir27	butir28	butir29	butir30	butir31	butir32	TOTAL
1	4	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	2	3	4	4	4	3	3	108
2	3	1	1	2	4	2	4	3	2	3	4	4	4	4	1	2	2	4	3	2	1	2	3	2	4	2	2	2	4	4	3	4	88
3	3	4	1	2	3	4	4	4	2	2	4	3	3	2	2	1	3	3	3	3	1	4	1	4	4	2	2	4	4	3	1	2	88
4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	2	3	3	3	3	4	4	4	3	2	4	3	4	4	2	3	104
5	3	3	3	2	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	104
6	4	3	2	3	4	4	4	4	2	3	4	4	3	3	3	4	2	4	3	3	3	4	4	3	4	2	4	3	4	3	3	3	106
7	4	2	2	3	2	1	3	2	3	3	4	3	4	3	3	2	1	3	3	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	2	3	2	90
8	4	4	2	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	103
9	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	2	4	4	2	3	83
10	3	3	2	2	4	3	4	3	4	3	4	4	2	4	3	3	2	4	4	3	2	2	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	98
11	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	1	1	99
12	4	1	4	4	3	3	2	4	3	3	4	2	3	2	3	3	2	1	4	3	2	3	3	1	3	4	3	3	3	3	1	1	88
13	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	1	1	105
14	4	3	4	4	3	3	3	4	2	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	3	4	4	4	3	3	1	1	101
15	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	4	4	4	3	3	4	2	1	105
16	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	2	4	2	4	3	3	2	4	4	4	3	3	1	4	2	3	3	4	1	100
17	3	2	3	4	2	3	4	2	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	1	105
18	3	2	3	4	2	3	4	2	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	1	105
19	3	2	3	4	2	3	4	2	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	2	1	103
20	3	3	3	4	2	3	3	1	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	2	1	1	96
21	4	3	1	2	2	3	2	2	3	4	4	2	3	4	2	4	3	4	3	4	1	4	4	3	3	3	4	3	3	3	2	4	96
22	4	4	4	3	1	3	4	2	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	1	4	1	106
23	4	4	3	4	2	4	3	1	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	1	3	1	3	3	103
24	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	119
25	4	3	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	4	2	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	3	4	3	4	3	111
26	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	100
27	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	2	108
28	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	112
29	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	97
30	4	3	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	107
31	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	117
32	3	3	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	1	1	104
33	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	1	1	109
34	4	3	4	4	3	3	2	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	2	4	4	3	3	3	4	2	3	3	3	1	106
35	4	2	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	2	4	3	4	4	3	4	3	2	3	4	4	2	3	2	1	1	98
36	4	2	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	3	2	1	1	87
37	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	1	1	103
38	3	4	4	4	3	3	4	1	2	4	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	2	1	1	2	4	4	3	4	3	4	3	3	101
39	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	4	3	3	112
40	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	4	3	3	2	3	3	3	4	2	3	3	4	4	3	3	3	3	4	102
41	4	3	3	4	3	3	2	4	2	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	112
42	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	4	3	4	2	4	3	2	3	4	2	3	3	3	4	3	3	3	4	104
43	4	2	4	1	4	3	4	3	3	3	4	3	2	3	4	4	4	2	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	4	98
44	4	3	4	3	3	3	2	4	2	4	4	2	4	3	3	3	3	2	4	3	2	2	3	2	4	3	4	3	3	3	2	4	98
45	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	2	4	110
46	3	3	3	3	4	4	4	4	3	22	4	3	3	3	1	3	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	119
47	4	4	2	3	4	4	4	4	4	2	4	4	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	2	3	107
48	4	4	3	3	3	3	4	2	4	2	3	3	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	111
49	3	4	4	4	3	3	4	1	2	4	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	2	1	1	2	4	4	3	4	3	4	1	1	97
50	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	4	2	1	109
51	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	4	3	3	2	3	3	3	4	2	3	3	4	4	3	3	3	2	2	99
52	4	3	3	4	3	3	2	4	2	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	109
53	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	4	3	4	2	4	3	2	3	4	2	3	3	3	4	3	3	2	1	100
54	3	1	4	1	3	1	1	3	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	1	56
55	3	2	2	2	2	1	1	3	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	43
56	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	1	42
57	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	36
58	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	1	4	1	4	1	1	4	1	1	1	1	2	4	49
59	1	1	4	2	2	1	3	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	2	4	2	4	1	4	1	1	4	1	1	1	2	2	2	61
60	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	3	4	1	4	1	1	4	1	4	2	2	4	4	65
61	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	3	1	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	42
62	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	38
63	1	1	1	1	3	3	2	1	3	3	1	1	1	1	1	1	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	51
64	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	36
65	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	41
66	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	42

OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

67	2	1	3	1	3	1	1	3	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1	46
68	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	4	1	2	2	2	4	1	1	2	1	1	2	44
69	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	38
70	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	35
71	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	35
72	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	45
73	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	35
74	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	39
75	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	4	1	3	1	1	2	2	1	1	2	1	2	48
76	3	1	4	3	4	4	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	1	1	3	2	2	2	2	1	1	3	1	1	1	1	1	2	76
77	3	4	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	73
78	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	71
79	4	3	3	4	3	3	2	4	2	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1	1	107
80	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	4	3	4	2	4	3	2	3	4	2	3	3	3	4	3	3	1	2	100
81	4	2	4	1	4	3	4	3	3	3	4	3	2	3	4	4	4	2	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	1	1	93
82	4	3	4	3	3	3	2	4	2	4	4	2	4	3	3	3	3	2	4	3	2	2	3	2	4	3	4	3	3	3	1	1	94
83	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	1	1	106
84	4	2	4	3	3	3	4	4	2	2	2	3	3	2	3	3	3	2	4	3	2	4	3	3	3	4	3	3	3	3	1	1	92
85	4	2	4	4	4	3	2	4	2	3	4	3	4	3	3	3	3	2	4	3	2	4	3	2	3	3	3	4	3	3	1	1	96
86	4	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	2	4	2	4	4	4	2	4	3	3	4	2	2	3	4	3	3	3	3	1	1	100
87	4	2	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	2	3	4	3	4	2	3	2	3	4	4	3	3	4	4	4	3	3	1	1	102
88	3	2	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	2	1	4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	102
89	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	2	3	4	4	3	3	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	113
90	4	4	3	4	4	3	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	2	115
91	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	2	3	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	114
92	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	4	4	1	3	3	3	3	3	4	4	2	4	3	3	2	4	3	4	3	3	3	3	100
93	4	3	2	4	3	3	3	4	2	3	3	3	4	2	4	3	3	2	4	3	2	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	104
94	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	2	4	4	3	3	3	4	4	115
95	4	4	4	4	3	2	3	4	3	3	2	3	4	4	3	3	3	2	4	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	4	1	102
96	4	2	4	4	3	2	3	4	3	3	2	3	4	3	4	3	3	2	4	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	3	2	100
97	4	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	4	84
98	4	3	4	4	4	4	4	3	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	115
99	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	36
100	3	3	1	4	4	3	3	4	2	1	1	1	1	4	4	1	1	2	3	1	4	2	4	2	3	3	2	3	2	2	3	4	81
	316	258	292	291	293	270	273	289	261	294	305	271	280	266	290	271	266	262	304	274	261	283	296	251	273	300	283	275	283	262	212	203	8808

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
PUSAT PERPUSTAKAAN

OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

UJI RELIABILITAS
VARIABEL X (KELELAHAN)

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100,0
	Excluded[a]	0	,0
	Total	100	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,763	,988	31

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	137,4300	3683,096	,897	,754
X2	137,6400	3733,182	,654	,758
X3	137,7000	3678,899	,858	,754
X4	137,3800	3694,036	,829	,755
X5	137,5900	3709,578	,777	,756
X6	137,8500	3705,624	,862	,756
X7	137,9300	3697,258	,889	,755
X8	137,9300	3680,005	,842	,754
X9	137,8900	3701,715	,816	,756
X10	137,9500	3679,199	,908	,754
X11	137,8200	3666,412	,908	,753
X12	138,0200	3691,616	,902	,755
X13	137,9600	3679,069	,888	,754
X14	137,9200	3708,175	,769	,756
X15	137,5700	3680,914	,900	,754
X16	137,9700	3688,858	,903	,755
X17	137,9100	3686,669	,887	,755
X18	137,9500	3715,018	,787	,757
X19	137,5000	3698,030	,795	,756
X20	137,8900	3685,654	,873	,755
X21	137,7500	3737,785	,622	,758
X22	137,7900	3681,642	,877	,754
X23	137,5500	3704,775	,802	,756
X24	138,0700	3706,268	,850	,756
X25	137,9500	3689,886	,891	,755
X26	137,4900	3691,222	,825	,755
X27	137,8400	3672,540	,924	,754
X28	137,9800	3690,040	,877	,755
X29	137,8900	3679,654	,932	,754
X30	138,0200	3699,353	,866	,756
TOTAL	70,0700	954,934	1,000	,987

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

UJI RELIABILITAS
VARIABEL Y (*AGGRESSIVE DRIVING*)

Reliability

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100,0
	Excluded[a]	0	,0
	Total	100	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,756	,976	32

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	170,9700	2617,666	,884	,746
X2	171,5500	2633,078	,770	,748
X3	171,2100	2636,208	,698	,748
X4	171,2200	2618,214	,824	,746
X5	171,2000	2640,101	,746	,749
X6	171,4300	2632,086	,821	,748
X7	171,4000	2631,576	,800	,748
X8	171,2400	2636,204	,697	,748
X9	171,5200	2638,676	,741	,748
X10	171,1900	2605,085	,488	,746
X11	171,0800	2611,125	,857	,746
X12	171,4200	2631,499	,813	,748
X13	171,3300	2621,294	,811	,747
X14	171,4700	2643,282	,690	,749
X15	171,2300	2621,654	,830	,747
X16	171,4200	2625,377	,839	,747
X17	171,4700	2630,454	,787	,748
X18	171,5100	2655,545	,621	,750
X19	171,0900	2649,477	,679	,750
X20	171,3900	2633,452	,785	,748
X21	171,5200	2681,989	,398	,753
X22	171,3000	2620,293	,819	,746
X23	171,1700	2648,163	,678	,749
X24	171,6200	2636,157	,790	,748
X25	171,4000	2630,182	,813	,747
X26	171,1300	2647,993	,673	,749
X27	171,3000	2616,434	,885	,746
X28	171,3800	2636,319	,760	,748
X29	171,3000	2626,717	,859	,747
X30	171,5100	2642,535	,741	,749
X31	172,0100	2678,959	,375	,753
TOTAL	86,0500	672,573	,999	,971

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

UJI KORELASI

Correlations

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
KELELAHAN	70,0700	30,90201	100
AGG.DRIVING	88,0800	26,23849	100

Correlations

		KELELAHAN	AGG.DRIVING
KELELAHAN	Pearson Correlation	1	,532**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	100	100
AGG.DRIVING	Pearson Correlation	,532**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	100	100

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

ANOVA[b]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	26795,607	1	26795,607	38,764	,000[a]
	Residual	67742,903	98	691,254		
	Total	94538,510	99			

a. Predictors: (Constant), AGG.DRIVING

b. Dependent Variable: KELELAHAN

Hasil Analisis Korelasi Product Moment

rxy	Signifikasi	Keterangan	Kesimpulan
0,532	0,000	Sig > 0,05	Signifikan

CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

VAR IABEL KELELAHAN

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
X1	2,7100	1,24150	100
X2	2,5000	1,06837	100
X3	2,4400	1,33576	100
X4	2,7600	1,23190	100
X5	2,5500	1,14922	100
X6	2,2900	1,07586	100
X7	2,2100	1,12182	100
X8	2,2100	1,35061	100
X9	2,2500	1,17529	100
X10	2,1900	1,26087	100
X11	2,3200	1,37716	100
X12	2,1200	1,15715	100
X13	2,1800	1,29006	100
X14	2,2200	1,17705	100
X15	2,5700	1,25734	100
X16	2,1700	1,18112	100
X17	2,2300	1,22148	100
X18	2,1900	1,07961	100
X19	2,6400	1,24333	100
X20	2,2500	1,25025	100
X21	2,3900	1,06263	100
X22	2,3500	1,28216	100

MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

X23	2,5900	1,16424	100
X24	2,0700	1,08484	100
X25	2,1900	1,18658	100
X26	2,6500	1,26631	100
X27	2,3000	1,29880	100
X28	2,1600	1,20370	100
X29	2,2500	1,22578	100
X30	2,1200	1,13066	100
TOTAL	70,0700	30,90201	100

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM PUSAT PERPUSTAKAAN

MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22	X23	X24	X25	X26	X27	X28	X29	X30	TOTAL
X1	Pearson Correlation	1	,552**	,827**	,714**	,686**	,752**	,784**	,814**	,666**	,803**	,852**	,798**	,815**	,680**	,793**	,826**	,857**	,599**	,730**	,770**	,469**	,858**	,728**	,818**	,819**	,706**	,888**	,795**	,811**	,752**	,900**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X2	Pearson Correlation	,552**	1	,510**	,668**	,687**	,567**	,518**	,459**	,559**	,506**	,508**	,539**	,491**	,643**	,613**	,508**	,499**	,582**	,646**	,518**	,601**	,424**	,686**	,562**	,498**	,668**	,539**	,511**	,544**	,518**	,664**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X3	Pearson Correlation	,827**	,510**	1	,673**	,690**	,782**	,814**	,799**	,650**	,784**	,834**	,815**	,786**	,561**	,715**	,791**	,847**	,621**	,644**	,738**	,469**	,770**	,598**	,745**	,788**	,641**	,820**	,747**	,808**	,761**	,864**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X4	Pearson Correlation	,714**	,668**	,673**	1	,751**	,670**	,702**	,668**	,705**	,680**	,683**	,679**	,701**	,685**	,865**	,646**	,641**	,635**	,748**	,682**	,713**	,687**	,755**	,848**	,723**	,833**	,708**	,714**	,722**	,703**	,835**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X5	Pearson Correlation	,686**	,687**	,690**	,751**	1	,695**	,669**	,719**	,675**	,582**	,641**	,611**	,580**	,671**	,808**	,660**	,614**	,550**	,698**	,536**	,691**	,574**	,736**	,552**	,626**	,744**	,640**	,644**	,654**	,749**	,785**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X6	Pearson Correlation	,752**	,567**	,782**	,670**	,695**	1	,828**	,743**	,725**	,830**	,816**	,807**	,770**	,635**	,713**	,795**	,763**	,700**	,607**	,727**	,554**	,760**	,660**	,761**	,795**	,683**	,819**	,697**	,802**	,735**	,867**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X7	Pearson Correlation	,784**	,518**	,814**	,702**	,669**	,828**	1	,711**	,749**	,814**	,799**	,821**	,769**	,661**	,817**	,811**	,812**	,726**	,612**	,790**	,583**	,798**	,654**	,776**	,858**	,692**	,802**	,798**	,865**	,808**	,892**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X8	Pearson Correlation	,814**	,459**	,799**	,668**	,719**	,743**	,711**	1	,603**	,765**	,800**	,759**	,784**	,555**	,738**	,794**	,754**	,513**	,689**	,704**	,407**	,780**	,640**	,700**	,769**	,693**	,851**	,793**	,779**	,797**	,848**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X9	Pearson Correlation	,666**	,559**	,650**	,705**	,675**	,725**	,749**	,603**	1	,711**	,705**	,728**	,683**	,683**	,791**	,697**	,663**	,710**	,698**	,761**	,657**	,692**	,696**	,620**	,719**	,677**	,692**	,657**	,798**	,707**	,822**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X10	Pearson Correlation	,803**	,506**	,784**	,680**	,582**	,830**	,814**	,765**	,711**	1	,913**	,877**	,904**	,679**	,747**	,853**	,850**	,760**	,650**	,873**	,449**	,827**	,652**	,817**	,867**	,681**	,915**	,818**	,871**	,792**	,912**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X11	Pearson Correlation	,852**	,508**	,834**	,683**	,641**	,816**	,799**	,800**	,705**	,913**	1	,869**	,860**	,660**	,757**	,885**	,875**	,679**	,664**	,839**	,411**	,840**	,618**	,810**	,840**	,690**	,928**	,816**	,868**	,773**	,912**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X12	Pearson Correlation	,798**	,539**	,815**	,679**	,611**	,807**	,821**	,759**	,728**	,877**	,869**	1	,831**	,655**	,751**	,864**	,838**	,758**	,690**	,817**	,520**	,829**	,644**	,830**	,800**	,718**	,878**	,791**	,862**	,745**	,905**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X13	Pearson Correlation	,815**	,491**	,786**	,701**	,580**	,770**	,769**	,784**	,683**	,904**	,860**	,831**	1	,639**	,758**	,842**	,845**	,664**	,664**	,805**	,405**	,841**	,628**	,778**	,875**	,670**	,890**	,801**	,866**	,802**	,893**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X14	Pearson Correlation	,680**	,643**	,561**	,685**	,671**	,635**	,661**	,555**	,683**	,679**	,660**	,655**	,639**	1	,761**	,649**	,639**	,650**	,662**	,669**	,609**	,591**	,671**	,597**	,671**	,689**	,644**	,659**	,697**	,655**	,776**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X15	Pearson Correlation	,793**	,613**	,715**	,865**	,808**	,713**	,817**	,738**	,791**	,747**	,757**	,751**	,758**	,761**	1	,784**	,775**	,678**	,779**	,757**	,694**	,784**	,824**	,711**	,766**	,805**	,779**	,780**	,811**	,769**	,903**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X16	Pearson Correlation	,826**	,508**	,791**	,646**	,660**	,795**	,811**	,794**	,697**	,853**	,885**	,864**	,842**	,649**	,784**	1	,876**	,679**	,654**	,805**	,462**	,854**	,668**	,803**	,849**	,709**	,875**	,812**	,856**	,817**	,906**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X17	Pearson Correlation	,857**	,499**	,847**	,641**	,614**	,763**	,812**	,754**	,663**	,850**	,875**	,838**	,845**	,639**	,775**	,876**	1	,687**	,634**	,809**	,413**	,870**	,649**	,826**	,806**	,614**	,873**	,792**	,846**	,762**	,891**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X18	Pearson Correlation	,599**	,582**	,621**	,635**	,550**	,700**	,726**	,513**	,710**	,760**	,679**	,758**	,664**	,650**	,678**	,679**	,687**	1	,616**	,773**	,639**	,652**	,665**	,713**	,642**	,655**	,694**	,691**	,796**	,668**	,793**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X19	Pearson Correlation	,730**	,646**	,644**	,748**	,698**	,607**	,612**	,689**	,698**	,650**	,664**	,690**	,664**	,662**	,779**	,654**	,634**	,616**	1	,734**	,627**	,656**	,769**	,551**	,608**	,862**	,668**	,633**	,683**	,627**	,802**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X20	Pearson Correlation	,770**	,518**	,738**	,682**	,536**	,727**	,790**	,704**	,761**	,873**	,839**	,817**	,805**	,669**	,757**	,805**	,809**	,773**	,734**	1	,435**	,802**	,626**	,761**	,751**	,713**	,824**	,795**	,849**	,790**	,876**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X21	Pearson Correlation	,469**	,601**	,469**	,713**	,691**	,554**	,583**	,407**	,657**	,449**	,411**	,520**	,405**	,609**	,694**	,462**	,413**	,639**	,627**	,435**	1	,425**	,678**	,432**	,477**	,680**	,434**	,425**	,522**	,473**	,633**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X22	Pearson Correlation	,858**	,424**	,770**	,687**	,574**	,760**	,798**	,780**	,692**	,827**	,840**	,829**	,841**	,591**	,784**	,854**	,870**	,652**	,656**	,802**	,425**	1	,672**	,846**	,812**	,630**	,884**	,762**	,850**	,723**	,882**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X23	Pearson Correlation	,728**	,686**	,598**	,755**	,736**	,660**	,654**	,640**	,696**	,652**	,618**	,644**	,628**	,671**	,824**	,668**	,649**	,665**	,769**	,626**	,678**	,672**	1	,695**	,642**	,744**	,690**	,696**	,710**	,652**	,808**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		100	100	100	100	100	100	100
X24	Pearson Correlation	,818**	,562**	,745**	,648**	,552**	,761**	,776**	,700**	,620**	,817**	,810**	,830**	,778**	,597**	,711**	,803**	,826**	,713**	,551**	,761**	,432**	,846**	,695**	1	,782**	,599**	,867**	,773**	,822**	,668**	,855**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		100	100	100	100	100	100
X25	Pearson Correlation	,819**	,498**	,788**	,723**	,626**	,795**	,858**	,769**	,719**	,867**	,840**	,800**	,875**	,671**	,766**	,849**	,806**	,642**	,608**	,751**	,477**	,812**	,642**	,782**	1	,656**	,867**	,834**	,877**	,834**	,895**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		100	100	100	100	100
X26	Pearson Correlation	,706**	,668**	,641**	,833**	,744**	,683**	,692**	,693**	,677**	,681**	,690**	,718**	,670**	,689**	,805**	,709**	,614**	,655**	,862**	,713**	,680**	,630**	,744**	,599**	,656**	1	,697**	,706**	,721**	,707**	,831**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		100	100	100	100
X27	Pearson Correlation	,888**	,539**	,820**	,708**	,640**	,819**	,802**	,851**	,692**	,915**	,928**	,876**	,890**	,644**	,779**	,875**	,873**	,694**	,668**	,824**	,434**	,864**	,690**	,867**	,867**	,697**	1	,835**	,866**	,801**	,927**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		100	100	100
X28	Pearson Correlation	,795**	,511**	,747**	,714**	,644**	,697**	,798**	,793**	,657**	,818**	,816**	,791**	,801**	,659**	,780**	,812**	,792**	,691**	,633**	,785**	,425**	,762**	,696**	,773**	,834**	,706**	,835**	1	,883**	,854**	,881**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		100	100
X29	Pearson Correlation	,811**	,544**	,808**	,722**	,654**	,802**	,865**	,779**	,798**	,871**	,868**	,862**	,866**	,697**	,811**	,856**	,845**	,796**	,683**	,849**	,522**	,850**	,710**	,822**	,877**	,721**	,866**	,883**	1	,845**	,934**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		100
X30	Pearson Correlation	,752**	,518**	,761**	,703**	,749**	,735**	,808**	,797**	,707**	,792**	,773**	,745**	,802**	,655**	,769**	,817**	,762**	,668**	,627**	,750**	,473**	,723**	,652**	,668**	,834**	,707**	,801**	,854**	,845**	1	,871**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
TOTAL	Pearson Correlation	,900**	,664**	,864**	,835**	,785**	,867**	,892**	,848**	,822**	,912**	,912**	,905**	,893**	,776**	,903**	,906**	,891**	,793**	,802**	,878**	,633**	,882**	,808**	,855**	,895**	,831**	,927**	,881**	,934**	,871**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

UNIVERSITY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

VARIABEL *AGGRESIVE DRIVING*

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
X1	3,1600	1,12564	100
X2	2,5800	1,09341	100
X3	2,9200	1,16063	100
X4	2,9100	1,19844	100
X5	2,9300	1,03724	100
X6	2,7000	1,03962	100
X7	2,7300	1,07172	100
X8	2,8900	1,16250	100
X9	2,6100	1,06263	100
X10	2,9400	2,22393	100
X11	3,0500	1,23399	100
X12	2,7100	1,05692	100
X13	2,8000	1,18065	100
X14	2,6600	1,07516	100
X15	2,9000	1,15032	100
X16	2,7100	1,09448	100
X17	2,6600	1,10298	100
X18	2,6200	1,00282	100
X19	3,0400	1,00423	100
X20	2,7400	1,06950	100

MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

X21	2,6100	,91998	100
X22	2,8300	1,18112	100
X23	2,9600	1,02415	100
X24	2,5100	1,02981	100
X25	2,7300	1,07172	100
X26	3,0000	1,03475	100
X27	2,8300	1,13756	100
X28	2,7500	1,06719	100
X29	2,8300	1,05462	100
X30	2,6200	1,01285	100
X31	2,1200	1,04717	100
TOTAL	88,0800	26,23849	100

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM PUSAT PERPUSTAKAAN

MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG

Correlations

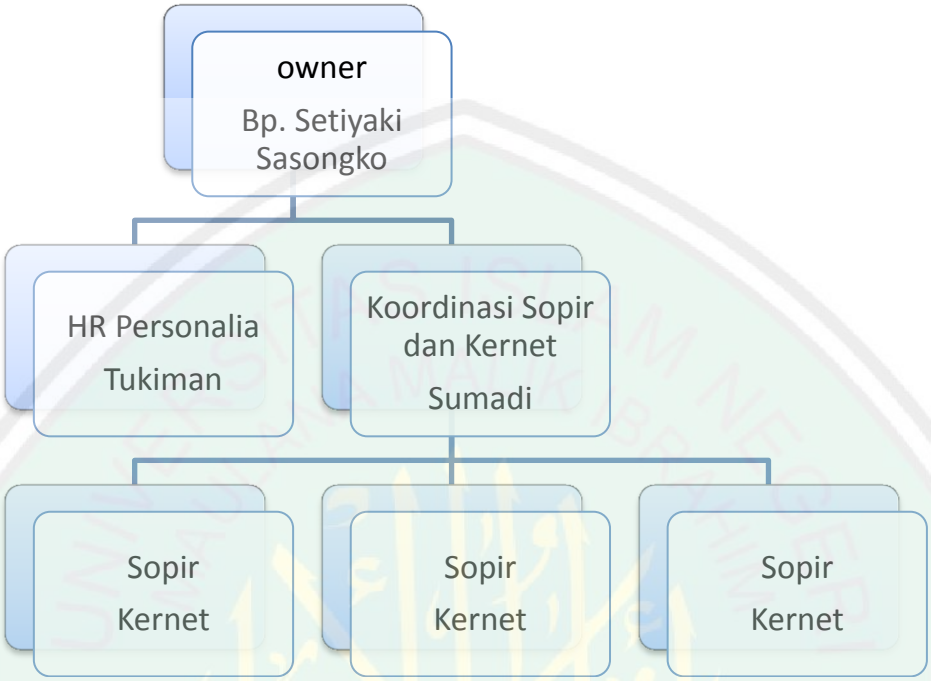
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22	X23	X24	X25	X26	X27	X28	X29	X30	X31	TOTAL
X1	Pearson Correlation	1	,712**	,721**	,782**	,745**	,715**	,664**	,739**	,652**	,355**	,823**	,710**	,762**	,638**	,816**	,760**	,728**	,403**	,638**	,639**	,286	,765**	,566**	,643**	,731**	,598**	,834**	,681**	,738**	,612**	,301**	,887**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,018	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,002	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X2	Pearson Correlation	,712**	1	,522**	,688**	,606**	,750**	,678**	,551**	,623**	,372**	,689**	,680**	,670**	,651**	,641**	,674**	,609**	,479**	,420**	,597**	,247*	,554**	,373**	,650**	,618**	,455**	,665**	,550**	,603**	,538**	,256*	,779**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,013	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,010	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X3	Pearson Correlation	,721**	,522**	1	,692**	,633**	,574**	,535**	,592**	,556**	,311**	,645**	,631**	,600**	,464**	,758**	,642**	,649**	,208*	,540**	,577**	,215*	,491**	,405**	,381**	,453**	,555**	,602**	,497**	,484**	,489**	,124	,704**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,002	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,038	,000	,000	,014	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,218	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X4	Pearson Correlation	,782**	,688**	,692**	1	,596**	,675**	,594**	,602**	,607**	,373**	,713**	,657**	,758**	,564**	,821**	,650**	,649**	,383**	,565**	,628**	,334**	,696**	,540**	,602**	,712**	,652**	,759**	,646**	,635**	,571**	,258**	,828**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,009	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X5	Pearson Correlation	,745**	,606**	,633**	,596**	1	,730**	,646**	,789**	,571**	,388**	,705**	,645**	,566**	,549**	,654**	,631**	,579**	,304**	,488**	,448**	,193	,526**	,463**	,478**	,555**	,461**	,632**	,532**	,580**	,657**	,157	,755**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,002	,000	,000	,054	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,120	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X6	Pearson Correlation	,715**	,750**	,574**	,675**	,730**	1	,752**	,591**	,716**	,495**	,783**	,757**	,716**	,658**	,684**	,731**	,615**	,471**	,437**	,601**	,257*	,641**	,472**	,654**	,607**	,460**	,674**	,533**	,662**	,533**	,200*	,827**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,010	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,046	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X7	Pearson Correlation	,664**	,678**	,535**	,594**	,646**	,752**	1	,479**	,705**	,430**	,713**	,804**	,627**	,656**	,666**	,673**	,588**	,571**	,432**	,608**	,302**	,602**	,450**	,629**	,675**	,437**	,600**	,576**	,701**	,658**	,344**	,808**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,002	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X8	Pearson Correlation	,739**	,551**	,592**	,602**	,789**	,591**	,479**	1	,456**	,333**	,602**	,541**	,536**	,398**	,604**	,594**	,514**	,224*	,566**	,432**	,158	,575**	,531**	,486**	,527**	,470**	,658**	,556**	,603**	,599**	,160	,707**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,025	,000	,000	,117	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,111	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X9	Pearson Correlation	,652**	,623**	,556**	,607**	,571**	,716**	,705**	,456**	1	,362**	,639**	,690**	,613**	,555**	,654**	,623**	,575**	,466**	,441**	,639**	,349**	,631**	,477**	,571**	,563**	,358**	,621**	,448**	,634**	,508**	,251*	,747**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,012	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X10	Pearson Correlation	,355**	,372**	,311**	,373**	,388**	,495**	,430**	,333**	,362**	1	,472**	,388**	,419**	,355**	,215*	,399**	,296**	,302**	,250*	,380**	,148	,404**	,332**	,358**	,375**	,263**	,391**	,317**	,357**	,326**	,168	,519**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,002	,000	,000	,000	,000	,001	,000		,000	,000	,000	,000	,032	,000	,003	,002	,012	,000	,146	,000	,001	,000	,000	,008	,000	,001	,000	,001	,095	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X11	Pearson Correlation	,823**	,689**	,645**	,713**	,705**	,783**	,713**	,602**	,639**	,472**	1	,793**	,777**	,668**	,737**	,804**	,688**	,481**	,561**	,661**	,166	,678**	,441**	,647**	,690**	,522**	,790**	,616**	,728**	,613**	,136	,862**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,112	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,177	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X12	Pearson Correlation	,710**	,680**	,631**	,657**	,645**	,757**	,804**	,541**	,690**	,388**	,793**	1	,722**	,695**	,682**	,756**	,582**	,553**	,487**	,594**	,267**	,640**	,456**	,666**	,599**	,434**	,647**	,517**	,707**	,575**	,242*	,817**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,007	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,015	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X13	Pearson Correlation	,762**	,670**	,600**	,758**	,566**	,716**	,627**	,536**	,613**	,419**	,777**	,722**	1	,646**	,729**	,744**	,607**	,430**	,501**	,590**	,188	,685**	,478**	,608**	,723**	,471**	,704**	,569**	,686**	,595**	,273**	,817**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,061	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,006	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X14	Pearson Correlation	,638**	,651**	,464**	,564**	,549**	,658**	,656**	,398**	,555**	,355**	,668**	,695**	,646**	1	,568**	,619**	,447**	,450**	,368**	,502**	,252*	,447**	,354**	,514**	,586**	,381**	,555**	,427**	,572**	,492**	,243*	,702**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,011	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,015	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X15	Pearson Correlation	,816**	,641**	,758**	,821**	,654**	,684**	,666**	,604**	,654**	,215*	,737**	,682**	,729**	,568**	1	,763**	,753**	,343**	,572**	,644**	,325**	,716**	,580**	,623**	,642**	,594**	,767**	,638**	,652**	,531**	,295**	,834**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,032	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,003	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X16	Pearson Correlation	,760**	,674**	,642**	,650**	,631**	,731**	,673**	,594**	,623**	,399**	,804**	,756**	,744**	,619**	,763**	1	,712**	,469**	,498**	,660**	,238*	,696**	,539**	,670**	,630**	,517**	,763**	,620**	,718**	,629**	,260**	,844**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,017	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,009	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X17	Pearson Correlation	,728**	,609**	,649**	,649**	,579**	,615**	,588**	,514**	,575**	,296**	,688**	,582**	,607**	,447**	,753**	,712**	1	,476**	,560**	,704**	,226*	,684**	,506**	,643**	,674**	,566**	,775**	,682**	,714**	,607**	,246*	,792**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,003	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,024	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,014	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X18	Pearson Correlation	,403**	,479**	,208*	,383**	,304**	,471**	,571**	,224*	,466**	,302**	,481**	,553**	,430**	,450**	,343**	,469**	,476**	1	,426**	,651**	,462**	,499**	,496**	,620**	,561**	,419**	,571**	,533**	,693**	,553**	,381**	,634**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,038	,000	,002	,000	,000	,025	,000	,002	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X19	Pearson Correlation	,638**	,420**	,540**	,565**	,488**	,437**	,432**	,566**	,441**	,250*	,561**	,487**	,501**	,368**	,572**	,498**	,560**	,426**	1	,659**	,422**	,576**	,620**	,429**	,545**	,719**	,625**	,528**	,598**	,502**	,226*	,690**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,012	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,024	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X20	Pearson Correlation	,639**	,597**	,577**	,628**	,448**	,601**	,608**	,432**	,639**	,380**	,661**	,594**	,590**	,502**	,644**	,660**	,704**	,651**	,659**	1	,296**	,684**	,507**	,644**	,608**	,612**	,702**	,642**	,704**	,617**	,299**	,791**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,003	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,003	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X21	Pearson Correlation	,236*	,247*	,245*	,334**	,193	,257**	,302**	,158	,349**	,146	,160	,267**	,188	,253*	,325**	,238*	,226*	,462**	,422**	,296**	1	,338**	,562**	,404**	,333**	,509**	,370**	,280**	,327**	,186	,248*	,413**
	Sig. (2-tailed)	,018	,013	,014	,001	,054	,010	,002	,117	,000	,146	,112	,007	,061	,011	,001	,017	,024	,000	,000	,003		,001	,000	,000	,000	,000	,000	,005	,001	,064	,013	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X22	Pearson Correlation	,765**	,554**	,491**	,696**	,526**	,641**	,602**	,575**	,631**	,404**	,678**	,640**	,685**	,447**	,716**	,696**	,684**	,499**	,576**	,684**	,338**	1	,629**	,803**	,690**	,512**	,783**	,639**	,779**	,545**	,351**	,825**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X23	Pearson Correlation	,566**	,373**	,405**	,540**	,463**	,472**	,450**	,531**	,477**	,332**	,441**	,456**	,478**	,354**	,580**	,539**	,506**	,496**	,620**	,507**	,562**	,629**	1	,585**	,515**	,543**	,627**	,582**	,573**	,453**	,438**	,692**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X24	Pearson Correlation	,643**	,650**	,381**	,602**	,478**	,654**	,629**	,486**	,571**	,358**	,647**	,666**	,608**	,514**	,623**	,670**	,643**	,620**	,429**	,644**	,464**	,803**	,585**	1	,712**	,502**	,765**	,650**	,806**	,546**	,345**	,797**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X25	Pearson Correlation	,731**	,618**	,453**	,712**	,555**	,607**	,675**	,527**	,563**	,375**	,690**	,599**	,723**	,586**	,642**	,630**	,674**	,561**	,545**	,608**	,333**	,690**	,515**	,712**	1	,556**	,774**	,735**	,826**	,668**	,299**	,818**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,002	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X26	Pearson Correlation	,598**	,455**	,555**	,652**	,461**	,460**	,437**	,470**	,358**	,263*	,522**	,434**	,471**	,381**	,594**	,517**	,566**	,419**	,719**	,612**	,506**	,512**	,543**	,502**	,556**	1	,618**	,576**	,546**	,501**	,233*	,685**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,008	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,000	,020	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X27	Pearson Correlation	,834**	,665**	,602**	,759**	,632**	,674**	,600**	,658**	,621**	,391**	,790**	,647**	,704**	,555**	,767**	,763**	,775**	,571**	,625**	,702**	,370**	,783**	,627**	,765**	,774**	,618**	1	,689**	,801**	,697**	,306**	,889**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,002	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X28	Pearson Correlation	,681**	,550**	,497**	,646**	,532**	,533**	,576**	,556**	,448**	,317**	,616**	,517**	,569**	,427**	,638**	,620**	,682**	,533**	,528**	,642**	,280**	,639**	,582**	,650**	,735**	,576**	,689**	1	,734**	,687**	,316**	,768**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,005	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,001	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X29	Pearson Correlation	,738**	,603**	,484**	,635**	,580**	,662**	,701**	,603**	,634**	,357**	,728**	,707**	,686**	,572**	,652**	,718**	,714**	,493**	,598**	,704**	,327**	,779**	,573**	,806**	,826**	,546**	,801**	,734**	1	,724**	,366**	,864**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X30	Pearson Correlation	,612**	,538**	,489**	,571**	,657**	,533**	,658**	,599**	,508**	,326**	,613**	,575**	,595**	,492**	,531**	,629**	,607**	,553**	,502**	,617**	,186	,545**	,453**	,546**	,668**	,501**	,697**	,687**	,724**	1	,301**	,751**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,064	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		,002	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X31	Pearson Correlation	,301**	,256*	,124	,258**	,157	,200*	,344**	,160	,251**	,168	,136	,242*	,273**	,243*	,295**	,260**	,246*	,381**	,226*	,299**	,248*	,351**	,438**	,345**	,299**	,233*	,306**	,316**	,366**	,301**	1	,403**
	Sig. (2-tailed)	,002	,010	,218	,009	,120	,046	,000	,111	,012	,095	,177	,015	,006	,015	,003	,009	,014	,000	,024	,003	,013	,000	,000	,000	,002	,020	,002	,001	,000	,002		,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
TOTAL	Pearson Correlation	,887**	,779**	,704**	,828**	,755**	,827**	,808**	,707**	,747**	,519**	,862**	,817**	,817**	,702**	,834**	,844**	,792**	,634**	,690**	,791**	,413**	,825**	,692**	,797**	,818**	,685**	,889**	,768**	,864**	,751**	,403**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

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

UNIVERSITY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE

STRUKTUR ORGANISASI PO SUMBER GROUP



CENTRAL LIBRARY OF MAULANA MALIK IBRAHIM STATE ISLAMIC UNIVERSITY OF MALANG