



DOI: <https://doi.org/10.38035/jemsi.v6i4>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Pengaruh Sertifikasi Kompetensi Dan Penghargaan Driver Terhadap Reduksi Kecelakaan Lalu Lintas di Jabodetabek Tahun 2018-2021 (Studi Kasus di PT. Dunex Express Transindo Jakarta)

Johanes Kurniawan¹, Johar Samosir², Sonya Sidjabat³, Nasirur Rahman Achmad⁴, Mizan Nurhakim⁵

¹Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti, Jakarta, Indonesia, 3j.kurniawan@gmail.com

²Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti, Jakarta, Indonesia, joharsamosir@yahoo.co.id

³Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti, Jakarta, Indonesia, sidjabatsonya@gmail.com

⁴Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti, Jakarta, Indonesia, nasirurrahmana@gmail.com

⁵Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti, Jakarta, Indonesia, mizannurhakim@gmail.com

Corresponding Author: 3j.kurniawan@gmail.com¹

Abstract: *The Human Resources factor is the main discussion that must be considered as the company's Asset capital and must be managed properly by a company. The Human Resources factor in carrying out its work is often found to be not in accordance with the direction of the company's goals and vision. It must be realized that sustainable management resources are an important factor for the success of a company. Thus, many efforts are made to improve employee loyalty and performance results through employee awards and competency assessments in order to produce professional and highly integrated employees. This study aims to see the effect of Competency Awards and Certification on Reducing Traffic Accidents on the highway at PT. Dunex Express Transindo, in Jakarta. Where the population used for the study was initially 60 driver employees who had undergone Competency Certification in 2021 with the Work Competency Certification Implementation (PSKK) program of the National Professional Certification Agency (BNSP). The sample population was selected using saturated samples, which only collected 59 employee data. Questionnaires were used for data collection, and the data analysis method used path analysis. The results of the study show that individual Competency Awards and Certifications have a significant and positive effect on reducing traffic accidents on the highway for employees at PT. Dunex Express Transindo, in Jakarta.*

Keyword: Awards, Competence, Reduction of Road Traffic Accidents

Abstrak: Faktor Sumber daya manusia adalah pembahasan utama yang paling wajib diperhatikan sebagai modal Aset perusahaan dan harus di manage dengan baik oleh sebuah perusahaan. Faktor Sumber daya manusia dalam pelaksanaan kerjanya banyak didapatkan tidak sesuai dengan arah tujuan dan visi perusahaan. Harus disadari, sumber daya manajemen yang berkelanjutan merupakan faktor penting bagi keberhasilan sebuah perusahaan. Sehingga, banyak usaha yang dilakukan untuk meningkatkan loyalitas dan hasil kinerja karyawan melalui

pemberian penghargaan kepada karyawan dan penilaian kompetensi guna menghasilkan karyawan yang profesional dan berintegritas tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh Penghargaan dan Sertifikasi Kompetensi terhadap Reduksi Kecelakaan lalu lintas di jalan raya di PT.Dunex Express Transindo di Jakarta. Dimana Populasi yang di jadikan penelitian pada awalnya adalah 60 karyawan driver yang telah menjalani Sertifikasi Kompetensi tahun 2021 dengan program Pelaksana Sertifikasi Kompetensi Kerja (PSKK) Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP). Populasi sampel dipilih dengan menggunakan sampel jenuh, yang dikumpulkan hanya sebanyak 59 data karyawan. Kuesioner digunakan untuk pengumpulan data, dan metode analisis data menggunakan analisis jalur. Hasil penelitian menunjukkan Penghargaan dan Sertifikasi Kompetensi secara individual berpengaruh signifikan dan positif terhadap Reduksi kecelakaan lalulintas di jalan raya karyawan di PT.Dunex Express Transindo di Jakarta.

Kata Kunci: Penghargaan, Kompetensi, Reduksi Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya

PENDAHULUAN

Penelitian tentang Sertifikasi pengemudi angkutan terhadap potensi kecelakaan lalulintas termasuk keamanan para penumpang maupun pemakai jalan belum banyak perhatian dari kalangan akademik, sehingga ini menjadi perhatian untuk dijadikan objek penelitian. Adapun yang menjadi referensi dari penelitian ini adalah (Undang Undang Nomer.13 tahun 2003 tentang tenaga kerja), (Undang-Undang Nomer. 22 tahun 2009 tentang Lalulintas Angkutan Jalan Raya), (Undang-undang Nomer.7 Tahun 2014 tentang Perdagangan , dan (Peraturan Pemerintah Nomer.83 Tahun 2019 Tentang Penyediaan Tenaga Teknis yang Kompeten di Bidang Perdagangan jasa)..



Tabel 3.6. Perkembangan Jumlah Surat Izin Mengemudi (SIM) yang Dirinci Menurut Jenisnya, Tahun 2013-2015 dan 2018/ Number of Driving Licenses by Type, 2013-2015 and 2018

Jenis SIM/ Type of SIM	2013	2014	2015	2018
	(1)	(2)	(3)	(4)
SIM A	2 515 746	2 418 682	2 405 925	3 997 991
SIM BI	403 855	350 826	328 895	368 733
SIM BII	193 742	138 439	140 366	185 041
SIM C	6 525 206	6 353 848	6 368 667	8 855 521
Jumlah/ Total	9 638 549	9 261 795	9 243 853	13 407 286

Sumber:Source: Kepolisian Republik Indonesia/Indonesia State Police

Gambar 1. BPS-jumlah kecelakaan dan korban 2014-2018



Gambar 2. BPS-Pertumbuhan jumlah kendaraan Bermotor 2014-2018

Dalam Undang-Undang yang dimaksudkan tersebut bahwa setiap pengemudi yang mengendarai kendaraan roda dua atau roda empat wajib memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). SIM merupakan standarisasi yang umum diberlakukan didunia manapun tetapi secara mengejutkan kecelakaan lalulintas yang terjadi dari tahun ke tahun semakin meningkat, sebenarnya bisa saja SIM yang dipertanyakan apa sudah efektif saat diberikan kepada si pengemudi. Sementara untuk pengemudi angkutan perlu menjadi perhatian diterbitkannya (Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 1294/KP/108/DRJD/2015 tentang kompetensi pengawakan pengemudi angkutan umum untuk penumpang dan barang). Sebagai sebuah regulasi bagi setiap pihak yang terlibat didalamnya, maka seberapa efektif aturan yang dimaksudkan tersebut terhadap terjadinya penurunan terhadap kecelakaan, di alat sertifikasi dalam proses dikeluarkannya SIM kepada seseorang, hal ini terutama untuk angkutan penumpang baik bus atau angkutan lainnya.

Data (World Health organization.2013). menunjukkan bahwa: 1,3 juta orang meninggal setiap tahun karena kecelakaan di jalan raya, Lebih 3000 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalulintas. Pada 2020, diprediksi tingkat kematian akibat kecelakaan menjadi 1,9 juta .Tahun 2030, diprediksi tingkat kecelakaan di jalan adalah penyebab kematian terbesar ke 5 (global).



Sumber Pustaka: sindonews.com, buletinsehat.com, cnnindonesia.com

Gambar 3. Data

Atas data diatas Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) akhirnya membentuk aksi dengan tema :“*decade of action for road safety 2011 – 2020*” atau dekade aksi keselamatan jalan 2011-2020.

Selaku anggota PBB Indonesia segera menindaklanjuti dengan mencanangkan/ kampanye keselamatan jalan Indonesia 2011- 2020 dengan tujuan : menekan angka kecelakaan sebesar 50%.

METODE

Populasi dan Sampel

Menurut (Sugiyono.2011).Metode Penelitian Kuantitatif,kualitatif dan (Sekaran, Uma. 2006). ,populasi mengacu pada keseluruhan kelompok orang, kejadian atau hal minat yang ingin peneliti investigasi. Sedangkan sampel adalah suatu bagian dari populasi tertentu yang menjadi perhatian. Populasi dalam penelitian ini adalah semua karyawan Driver PT.Dunex Express Transindo,Jakarta yang berjumlah 60 orang yang sudah di sertifikasi kompetensi pada program (Pelaksana Sertifikasi Kompetensi Kerja (PSKK) Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) tahun 2021 Nomer:KEP.0292/II/BNSP/2021, dimana total Driver 980 orang, dengan kompotensi Driver Petikemas 30% (sumber : PT. Dunex Express Transindo,Jakarta ,31-July-2021)

Sehubungan dengan banyaknya populasi driver yang sudah di sertifikasi kompetensi program PSKK yang ada, maka berdasarkan populasi jumlah karyawan Driver sebanyak 60 orang, maka sampel yang digunakan sampel jenuh, dan digunakan dengan tingkat kesalahan yang dapat ditolerir 5% adalah sebanyak karyawan Driver = 59 orang.

Teknik Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Observasi, yaitu metode pengumpulan data dengan cara melakukan kunjungan dan pengamatan secara langsung dilokasi penelitian.
- b. Wawancara (*interview*), yaitu melakukan wawancara secara langsung dengan pihak atau bagian yang terkait pada Karyawan Operasional Truking dan Driver PT.Dunex Express Transindo, Jakarta.
- c. Kuesioner, yaitu mengedarkan daftar pertanyaan yang diajukan kepada karyawan Driver guna mendapatkan data yang lebih baik.

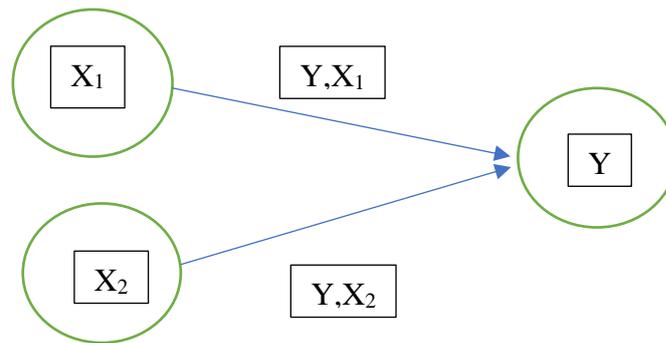
Metode Analisis Data

Analisis Jalur (*Path Analysis*)

(Ghozali, 2011: 249). mengemukakan analisis jalur (*path analysis*) merupakan perluasan dari analisis regres linear berganda, atau analisis jalur adalah penggunaan analisis regresi untuk menaksir hubungan kasualitas antara variabel (model casual) yang telah ditetapkan sebelumnya berdasarkan teori. Analisis jalur (*path analysis*) digunakan untuk menguji pengaruh variabel *intervening*. Yang dapat dilakukan oleh analisis jalur adalah menentukan pola hubungan antara tiga atau lebih variabel dan tidak dapat digunakan untuk mengkonfirmasi atau menolak hipotesis kasualitas imajiner. Analisis jalur ini dapat menunjukkan pengaruh dari suatu variabel penyebab (*eksogen*) terhadap variabel akibat (*endogen*) melalui koefisien lintasan atau koefisien jalur (Riduwan dan Kuncoro, 2011:115). (Juanim, 2004:17). mengemukakan sebagaimana yang telah diketahui bahwa, penggunaan analisis jalur adalah untuk mengetahui pengaruh langsung maupun tidak langsung antar variabel. Pengaruh langsung misalnya untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara langsung terhadap variabel dependen tanpa melalui variabel lainnya. Sedangkan pengaruh tidak langsung yaitu, mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen melalui variabel lainnya. Penelitian ini akan menggunakan bantuan dari software SPSS versi 24. (Priyanto, Duwi. 2009)., (Ghozali, Imam, 2011).

1. Diagram Jalur (*Path Diagram*)

Diagram jalur adalah alat untuk melukiskan secara grafis, struktur hubungan kasualitas antar variabel independen, *intervening* (*intermediary*) dan dependen. (Muhidin, SA. 2007). *Analisis Korelasi, Regresi, dan Jalur dalam Penelitian*, untuk mempresentasikan hubungan kasualitas diagram jalur menggunakan simbol anak panah berkepala satu (*single-headed arrow*), ini mengindikasikan adanya pengaruh langsung antara variabel eksogen atau *intervening* dan variabel dependen, anak panah ini juga menghubungkan *error* dengan variabel dependen, dan untuk mempresentasikan hubungan korelasi atau kovarian diantara dua variabel menggunakan anak panah berkepala dua (*two headed arrow*). Setiap variabel disimbolkan dalam bentuk kotak sedangkan variabel lain yang tidak dianalisis dalam model atau *error* digambarkan dalam bentuk lingkaran.



Gambar 4. Jalur Path, 2021

2. Persamaan Struktural

Di samping menggunakan diagram jalur untuk menyatakan model yang di analisis, dalam analisis jalur juga dapat ditampilkan dalam bentuk persamaan yang biasa disebut persamaan struktural. Persamaan struktural menggambarkan hubungan sebab akibat antar variabel yang diteliti yang dinyatakan dalam bentuk persamaan matematis. Perhatikan kembali diagram jalur pada gambar 2, model ini dapat dibuat model persamaan struktural matematis sebagai berikut

$$Y_1 = \rho_{y1.x1}X_1 + \rho_{y1.x2}X_2 + e_1$$

Keterangan:

1. X_1 = Penghargaan
2. X_2 = Kompetensi
3. Y = Reduksi Kecelakaan lalulintas di jalan raya
4. $\rho_{y.x}$ =Koefisien jalur untuk pengaruh langsung X terhadap Y
5. e =Koefisien korelasi di luar model (error)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kompetensi

(Undang-undang Nomer.7 Tahun 2014 tentang Perdagangan), menjelaskan pentingnya Sumber Daya Manusia yang mempunyai kompetensi pada bidang teknis pekerjaan dan usahanya, dan diperkuat Kembali dengan (Peraturan Pemerintah Nomer.83 Tahun 2019 Tentang Penyediaan Tenaga Teknis yang Kompeten di Bidang Perdagangan jasa). Dan (Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 1294/KP/108/DRJD/2015 tentang kompetensi pengawakan pengemudi angkutan umum untuk penumpang dan barang). Menurut Spencer yang dikutip oleh (Moehariono,2012:5). menyatakan Kompetensi dapat didefinisikan sebagai karakteristik yang mendasari seseorang berkaitan dengan efektivitas kinerja individu dalam pekerjaannya, atau karakteristik dasar individu yang memiliki hubungan kausal atau sebagai sebab-akibat dengan kriteria yang dijadikan acuan, efektif atau berkinerja prima atau superior ditempat kerja atau pada situasi tertentu.

Sedangkan menurut Ruky dikutip dari (Edy Sutrisno, 2009:208). mengemukakan konsep kompetensi menjadi semakin populer dan sudah banyak digunakan oleh perusahaan-perusahaan besar, dengan berbagai alasan yaitu:

- a) Memperjelas standar kerja dan harapan yang ingin dicapai.
- b) Alat seleksi karyawan.
- c) Memaksimalkan produktivitas.
- d) Dasar untuk pengembangan system remunerasi.
- e) Memudahkan adaptasi terhadap perubahan.
- f) Menyelaraskan perilaku kerja dengan nilai-nilai organisasi.

Selanjutnya, Spencer, Spencer (dalam Palan, 2007:6)., menguraikan lima karakteristik yang membentuk kompetensi, sebagai berikut:

1. Pengetahuan; merujuk pada informasi dan hasil pembelajaran.
2. Keterampilan; merujuk pada kemampuan seseorang untuk melakukan suatu kegiatan.
3. Konsep diri dan nilai-nilai; merujuk pada sikap, nilai-nilai dan citra diri seseorang, seperti kepercayaan seseorang bahwa diabisa berhasil dalam suatu situasi.
4. Karakteristik pribadi; merujuk pada karakteristik fisik dan konsistensi tanggapan terhadap situasi atau informasi, seperti pengendalian diri dan kemampuan untuk tetap tenang dibawah tekanan.
5. Motif; merupakan emosi, hasrat, kebutuhan psikologis ataudorongan-dorongan lain yang memicu tindakan.

Menurut Spencer dan Spencer dalam (Tjutju dan Suwatno (2009:23)), menyatakan bahwa ada lima indikator kompetensi, yaitu sebagai berikut:

1. Keterampilan (*Skill*)
2. Pengetahuan (*Knowledge*)
3. Konsep Diri (*Self Concepts*)
4. Motif (*Motive*)
5. Sifat (*Traits*)

Penghargaan

(Kesrul, M, 2004), *Meeting Incentive Trip* sebagai penghargaan kepada karyawan cara yang baik untuk meningkatkan motivasi kerja. (Nitisemito, 2011: 87), menyatakan bahwa penghargaan merupakan balas jasa yang diberikan oleh perusahaan kepada para karyawannya yang dapat dinilai dengan uang dan mempunyai kecenderungan diberikan secara tetap. Adapun tujuan pemberian penghargaan menurut (Gibson, 2008:169), (Chois, M. S., Muhamad Chois, M. S., & Johannes KurniawanL SKom, M. (2018).), yang utama adalah:

1. Menarik (*Attract*) *Reward* harus mampu menarik orang yang berkualitas untuk menjadi anggota organisasi.
2. Mempertahankan (*Retain*) *Reward* juga bertujuan untuk mempertahankan pegawai dari incaran organisasi lain. Sistem *reward* yang baik dan menarik mampu meminimalkan jumlah pegawai yang keluar.
3. Memotivasi (*Motivate*) Sistem *reward* yang baik harus mampu meningkatkan motivasi pegawai untuk mencapai prestasi yang tinggi.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi besarnya penghargaan, antara lain sebagai berikut (Hasibuan, 2007: 97):

- a. Penawaran dan permintaan tenaga kerja
- b. Kemampuan dan kesediaan organisasi
- c. Organisasi karyawan
- d. Produktivitas kerja karyawan
- e. Pemerintah dengan Undang- Undang dan Keppres
- f. Biaya hidup
- g. Posisi jabatan karyawan
- h. Pendidikan dan pengalaman kerja
- i. Kondisi perekonomian nasional
- j. Jenis dan sifat pekerjaan

(Yasmeen, 2013: 941). menyebutkan indikator-indikator penghargaan sebagai berikut:

1. Gaji
2. Promosi
3. Bonus
4. Apresiasi dan pengakuan

Reduksi Kecelakaan di jalan raya.

Faktor Manusia

(Robert E Dewar dan Paul L.Olson, 2007).”Human Factors in Traffic Safety (2nd ed)”, menyatakan Faktor Manusia sebagai faktor utama pada kecelakaan. (Kartika.M, 2009). Analisis Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas lebih banyak faktor manusia dan faktor lain. Pemahaman tentang faktor manusia dalam kecelakaan kerja merupakan *Unsafe Action* yaitu tindakan tidak aman dari manusia yang dapat membahayakan pekerja itu sendiri maupun orang lain yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan (Suma'mur, 2013), (Saputra,A.E.2008). Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman pengemudi .Sedangkan pendapat dari kutipan (John, 2006). faktor manusia pada usatu pekerjaan merupakan faktor yang mengacu pada setiap masalah yang mempengaruhi pendekatan individu terhadap pekerjaan dan kemampuan untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan atau faktor manusia sebagai faktor-faktor lingkungan (Gempur, 2004), organisasi dan pekerjaan, karakteristik manusia dan individu yang mempengaruhi perilaku ditempat kerja. Sedangkan yang dilakukan Penelitian oleh (Santoso, 2004), menunjukkan bahwa 80-85% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu :

1. Ketidakseimbangan fisik atau kemampuan tenaga kerja, antara lain : tidak sesuai berat badan, posisi tubuh yang menyebabkan mudah lemah, cacat fisik dan cacat sementara.
2. Ketidakseimbangan kemampuan psikologis, antara lain : rasa takut atau phobia gangguan emosional, gerakan lambat, tidak mampu memahami, keterampilan kurang.
3. Kurang pengetahuan, antara lain : kurang pengalaman, kurang orientasi, kurang latihan memahami pekerjaan.
4. Kurang keterampilan, antara lain : kurang mengadakan pelatihan praktik, penampilan kurang, kurang kreatif, salah pengertian. Stress mental, antara lain: emosi berlebihan, beban mental berlebihan, pendiam dan tertutup, frustrasi dan sakit mental.
5. Stress fisik, antara lain : badan sakit, beban tugas berlebihan, kurang istirahat, terpapar bahan berbahaya, terpapar panas yang tinggi, kekurangan oksigen, gerakan terganggu.
6. Motivasi menurun (kurang termotivasi) antara lain : mau bekerja apabila ada penguatan atau hadiah, frustrasi berlebihan, tidak ada umpan balik, tidak mendapat insentif produksi, tidak mendapat pujian dari hasil kerjanya dan terlalu tertekan.

Hubungan Faktor Manusia dan Kecelakaan Kerja

Pada Penelitian menjelaskan bahwa 85% penyebab kecelakaan kerja bersumber dari faktor manusia (Surma,A.2008). Pada kenyataannya beberapa pekerja cenderung mengalami kecelakaan. Biasanya orang seperti ini berkarakter ceroboh, tergesa-gesa, mudah panik, suka menganggap sepele permasalahan, suka melamun. Sehingga faktor manusia pada suatu pekerjaan merupakan faktor yang mengacu pada setiap masalah yang mempengaruhi pendekatan individu terhadap pekerjaan dan kemampuan untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan, atau faktor manusia sebagai faktor-faktor lingkungan, organisasi dan pekerjaan, karakteristik manusia dan individu yang mempengaruhi perilaku ditempat kerja (John, 2006). Selain itu menurut (Moehariono,2012:5). Heinrich dalam Suma'mur (2013) tindakan tidak aman atau faktor manusia berkontribusi terhadap kecelakaan kerja sebanyak 88%. (Shariff,S.M., 2007.).”Occupational Safety and Health Management”,tentang pengaturan manajemen kerja dengan lingkup keselamatan dan Kesehatan kerja. (Tjutju Yuniarsih dan Suwatno, 2009).

Pada Penelitian teori (santoso, 2004). juga menunjukkan 80-85% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia. Menurut penelitian (Transiska, dkk, 2015). dan penelitian (Aswadi, 2012). variabel bebasnya adalah faktor manusia, variabel terikatnya adalah kecelakaan kerja dan hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa faktor manusia secara simultan berpengaruh terhadap kecelakaan kerja karyawan. Begitu pula menurut penelitian (Yuswadi, 2017). menyimpulkan bahwa perilaku perawat (faktor manusia) yang baik maka penerapan K3 juga baik, dengan kata lain kecelakaan kerja turun. Begitu pula menurut penelitian (Ramdan, 2016). yang menyimpulkan bahwa adanya hubungan *Unsafe action* (faktor manusia) dengan kecelakaan kerja. (Nitisemito, 2011). ,(Sastrohadiwiryo, Siswanto. 2006).

Hubungan Lingkungan Kerja dan Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja dapat terjadi dari berbagai sumber permasalahan, baik itu akibat kesalahan manusia maupun faktor diluar individu tersebut termasuk lingkungan kerja. Faktor-faktor yang bisa menyebabkan gangguan pada keselamatan dan kesehatan kerja bisa berasal dari keadaan di lingkungan kerja, mulai dari aspek suhu udara, penerangan, peralatan kerja, hingga pada kondisi fisik dan mental karyawan itu sendiri (Mangkunegara, 2005), (Aswadi, 2012), (Fadhilah.dkk.2009).

Menurut (KMK No 1087 tentang Standar Kesehatan Kerja), di RS, lingkungan kerja adalah lingkungan terdekat dari seorang pekerja, misalnya seorang yang bekerja diinstalasi radiologi, maka lingkungan kerjanya adalah ruangan-ruangan yang berkaitan dengan proses pekerjaannya diinstalasi radiologi (kamar x-ray, kamar gelap, kedokteran nuklir dan lain-lain). Menurut Heinrich dalam (Surma,A.2008). 10% penyebab kecelakaan kerja adalah oleh faktor lingkungan (*Unsafe condition*).

Menurut (Santoso, 2004). lingkungan kerja merupakan faktor yang mempengaruhi lingkungan kerja. Begitu pula menurut teori (Gempur, 2004). kecelakaan kerja merupakan suatu kejadian yang tidak diduga dan dikehendaki, salah satu penyebabnya adalah lingkungan kerja. Menurut (Transiska, dkk, 2015), (Aswadi, 2012), (Rizaldy, W., Kurniawan LS, J., & Indriyati, I. (2018)). disimpulkan bahwa faktor lingkungan kerja berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja. Begitu pula menurut (Fadhilah, dkk ,2009). penggunaan APD, kebisingan dan penerangan yang merupakan bagian dari lingkungan kerja berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan.

Faktor Kendaraan

Norma Untuk Menjamin Persyaratan Teknis dan Kelaikan Kendaraan Bermotor

(Rizky,Y.2009), (Chois, M. S., Muhamad Chois, M. S., & Johannes KurniawanL SKom, M. (2018)). Faktor-faktor yang berhubungan dengan Aman Berkendaraan. Menurut ketentuan teknis dan kelaikan kendaraan bermotor dimaksudkan agar terdapat jaminan berlangsungnya lalu lintas yang tertib, lancar, aman, dan selamat. Kendaraan bermotor pada masyarakat modern merupakan sarana angkutan yang sangat dominan di jalan baik yang pribadi maupun umum. Level perkembangan teknologi otomatis yang semakin maju, kendaraan bermotor dibuat dengan kecepatan yang semakin tinggi. Ada pengaruhnya dengan Semakin tinggi tingkat kecepatan kendaraan bermotor, semakin tinggi juga kontribusinya terhadap dinamika sosial ekonomi masyarakat. Ada hal berpengaruh di samping efek positifnya, kecepatan gerak kendaraan bermotor juga mempunyai dampak negatif yaitu tingkat bahaya akan terjadinya kecelakaan juga semakin tinggi sehingga dapat juga potensi korban nyawa manusia semakin tinggi.

Sehingga , kendaraan bermotor yang digunakan berlalu lintas di jalan harus dirancang memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan sehingga potensi terjadinya kecelakaan ditekan seminimal mungkin. (UU LLAJ(UU Nomer:22 tahun 2009)). ,sudah mengakomodasi persyaratan tersebut, yang di antaranya adalah : (1) persyaratan teknis yang menyangkut

kесerasian antar sejumlah komponen utama seperti kerangka landasan, mesin penggerak dan sistem pembuangan, sistem roda dan suspensi serta alat kemudi dan rem, ketersediaan komponen pendukung dan pelengkap seperti pengukur kecepatan, sabuk keselamatan atau helm dan rompi pemantul cahaya, dan keserasian ukuran kendaraan bermotor dengan fungsinya sebagai angkutan orang atau barang. Persyaratan teknis ini jelas dimaksudkan agar gerak maju kendaraan bermotor tidak mendatangkan potensi terjadinya kecelakaan; (2) persyaratan kelaikan jalan kendaraan bermotor yang menyangkut kesesuaian antara kecepatan maksimum mesin dengan sistem rem utama dan kincup roda depan, kesesuaian antara kinerja roda dengan kondisi ban, dan kesesuaian antara daya mesin penggerak dengan berat kendaraan. Persyaratan kelaikan jalan kendaraan bermotor dimaksudkan agar terdapat keseimbangan antara daya maksimum mesin penggerak yang mendorong kecepatan kendaraan dengan perlambatan atau penghentian kendaraan berlangsung secara aman dan selamat; (3) pengujian berkala kelaikan kendaraan bermotor yang berkaitan dengan pengawasan terhadap keberlangsungan kelaikan kendaraan bermotor untuk digunakan sebagai sarana angkutan. Pengujian ini dilakukan baik oleh instansi pemerintah yang diberi tugas pengujian maupun oleh Agen Tunggal Pemegang Merek atau Bengkel Umum Kendaraan Bermotor. Persyaratan pengujian secara berkala ini dimaksudkan agar kondisi kendaraan bermotor tetap berada dalam kondisi laik jalan sehingga ketika digunakan berlalu lintas tetap dapat menjamin keselamatan dan keamanan baik bagi pengemudi dan penumpang maupun bagi pengguna jalan lainnya.

Faktor Jalan.

Norma Untuk Menjamin Kelaikan Fungsi Jalan

(Warpani,S.2002). Pengelolaan Lalu Lintas Jalan. Jalan umum merupakan sarana utama berlalu lintas dan ketersediaan jalan yang berfungsi dengan baik merupakan syarat bagi keberlangsungan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Oleh karena itu, (UU LLAJ(UU Nomer:22 tahun 2009) telah merumuskan ketentuan untuk menjamin ketersediaan dan keberlangsungan fungsi jalan yang laik, yaitu : (1) uji kelaikan fungsi jalan yang harus dilakukan baik sebelum jalan yang baru dibangun digunakan sebagai jalan umum maupun secara berkala terhadap jalan yang sudah digunakan sebagai sarana berlalu lintas. Uji kelaikan dimaksudkan untuk menjamin penggunaan jalan bagi terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas; (2) perbaikan jalan yang menjadi kewajiban pemerintah/pemerintah daerah untuk melakukan terhadap setiap terjadi kerusakan jalan. Ketentuan ini dimaksudkan agar fungsi jalan yang laik dapat terus diperlihara sehingga kerusakan tidak semakin parah yang dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan; (3) penyediaan dana reservasi jalan yaitu suatu upaya menghimpun dana yang dapat digunakan baik untuk memelihara kelaikan fungsi jalan maupun untuk membangun jalan yang berfungsi laik.

Tabel 1. Kondisi Jalan

2019	Negara	%	Provinsi	%	Kab/Kota	%	Total	%
Kondisi jalan								
Baik	21107	45%	28952	53%	186434	42%	236493	43,4%
Sedang	22532	48%	12858	23%	79592	18%	114982	21,1%
Rusak	2409	5%	6994	13%	72154	16%	81557	15,0%
Rusak berat	976	2%	5945	11%	104521	24%	111442	20,5%
Total	47024	100%	54749	100%	442701	100%	544474	100%

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Source Url: <https://www.bps.go.id/indicator/17/51/1/panjang-jalan-menurut-jenis-permukaan.html>

Norma Yang Memberi Pedoman Tatacara Berlalu Lintas

Perilaku setiap orang yang ada di jalan umum baik dengan menggunakan atau tanpa menggunakan kendaraan sangat menentukan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Oleh karenanya (UU LLAJ(UU Nomer:22 tahun 2009) merumuskan dengan lengkap mengenai tatacara berlalu lintas di jalan umum, yang di antaranya kewajiban-kewajiban untuk : (1) mengemudi dengan wajar dan berperilaku tertib dengan mematuhi rambu/marka/APIL/pengarahan petugas/batas kecepatan maksimal/penggunaan sabuk keselamatan/helm untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau jatuhnya korban jiwa; (2) menyalakan lampu utama di siang hari bagi sepeda motor sebagai peringatan untuk hati-hati baik bagi pengendara dan pengguna jalan lainnya; (3) menggunakan jalur dan lajur yang sudah ditentukan pada waktu berkendara ataupun pada waktu hendak melewati kendaraan lain ataupun pada saat hendak berbelok arah; (4) pemberian hak utama untuk didahulukan kepada kendaraan bermotor tertentu atau kendaraan yang berasal dari arah tertentu ketika berada di persimpangan atau perlintasan. Norma-norma (UU LLAJ(UU Nomer:22 tahun 2009) , seperti diuraikan di atas menunjukkan adanya tingkat komprehensivitas yang tinggi dengan tingkat potensi dukungan yang tinggi pula bagi terciptanya KAMSELTIBCAR dan lebih lanjut pada upaya meminimalisir potensi kecelakaan lalu lintas. Namun persoalannya adalah, Pertama, mampukah pesan norma beserta semangat yang terkandung di dalam UU tersebut dipahami secara tepat dan kemudian dijabarkan secara tepat pula ke dalam peraturan pelaksanaannya baik dalam peraturan pemerintah atau peraturan menteri atau peraturan kepolisian maupun dalam peraturan daerah. Artinya pembentukan peraturan pelaksanaan (UU LLAJ(UU Nomer:22 tahun 2009) , harus mampu menjabarkan semangat di dalamnya dengan cara menjabarkan secara tepat dan menjaga konsistensi antara norma-normanya dengan tujuan KAMSELTIBCAR dan minimalisasi kecelakaan lalu lintas. Hal ini perlu diperhatikan sungguh-sungguh karena ada kecenderungan peraturan pelaksanaan dibuat dengan muatan kepentingan tambahan yang bertentangan dengan tujuan yang ditetapkan dalam UU-nya;

Kedua, mampukah pesan norma beserta semangat yang sudah dirumuskan dalam UU LLAJ dipahami dan ditanamkan pada sikap dan perilaku para petugas yang memberikan pelayanan administratif pengujian dan pengawasan di jalan dengan sungguh-sungguh sesuai dengan norma dan semangat yang sudah diamanatkan dalam UU. Hal ini perlu diingatkan karena ada kecenderungan pola perilaku yang sudah terbentuk dalam pelayanan dan pengawasan yang bertentangan dengan semangat (UU LLAJ(UU Nomer:22 tahun 2009), akan sangat sulit diubah.

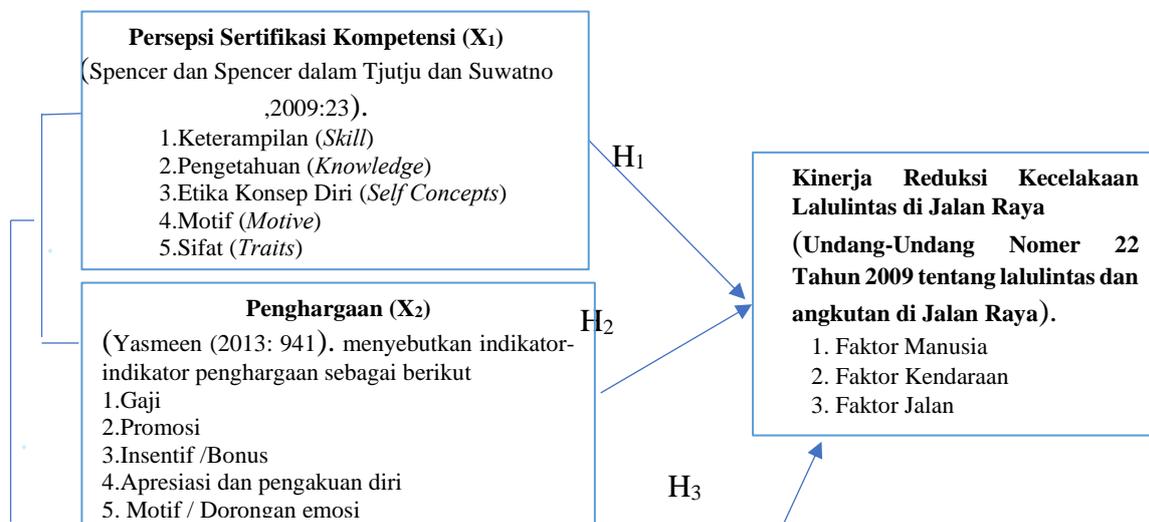
Ketiga, mampukah pesan norma beserta semangat menciptakan KAMSELTIBCAR dalam (UU LLAJ(UU Nomer:22 tahun 2009), dipahami dan ditanamkan sebagai sikap dan perilaku para pengguna jalan. Mampukah pesan UU ini tersosialisasi dan terinternalisasi dengan baik sehingga pengguna jalan yang sudah tertib semakin meningkat ketertibannya serta menjamin keamanan, keselamatan, dan kelancaran lalu lintas. Sebaliknya pengguna jalan yang masih berkendara tidak wajar dan ugal-ugalan dengan berbagai alasan apapun merubah perilakunya di jalan ke arah yang tertib. Hal ini perlu diingatkan karena perilaku tidak wajar dan ugal-ugalan kadang sulit diubah dan bahkan virusnya dengan sangat mudah menular pada pengemudi yang tertib menjadi ikut-ikutan tidak tertib.

Keempat, mampukah manajemen Perusahaan mengelola factor-faktor yang menimbulkan bahaya keselamatan dan kecelakaan, *Manajemen Kinerja* (Wibowo. 2010).

Kerangka Pemikiran

Kerangka Teoritis yang baik akan menjelaskan secara teoritis hubungan antar variabel yang akan diteliti. Jadi secara teoritis perlu dijelaskan hubungan antar variabel independen dan dependen. Hubungan antar variabel tersebut, selanjutnya dirumuskan ke dalam bentuk paradigma penelitian. Oleh karena itu pada setiap penyusunan penelitian harus didasarkan pada kerangka teoritis. Penelitian ini menunjukkan secara keseluruhan bahwa “Pengaruh Sertifikasi

Kompetensi dan Penghargaan berpengaruh terhadap Tingkat Reduksi Kecelakaan Lalulintas pada Perusahaan PT. Dunex Express Transindo Jakarta Tahun 2018-2021 ,“ Hubungan antara variabel bebas Sertifikasi Kompetensi (X₁) dan Penghargaan (X₂) dan variabel terikat (Reduksi Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya (Y))” dapat diilustrasikan sebagai berikut:



Sumber: Diolah oleh Penulis (2021)

Gambar 5. Kerangka Teoritis

Berdasarkan data hasil responden yang telah dilakukan terhadap 59 orang karyawan Driver PT. Dunex Express Transindo Jakarta dan diolah dengan menggunakan SPSS versi 23 (Priyato, Duwi. 2009), sebagai berikut;

1. VALIDITAS = 0,05 (59– 2) = (r table 0,2564)

- X₁ = **Valid**

Correlations												
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1.8	X1.9	X1.10	TOTAL_X1
X1.1	Pearson Correlation	1	.419**	.488**	.475**	.586**	.548**	.369**	.196	.230	.460**	.819**
	Sig. (2-tailed)		.001	.000	.000	.000	.004	.004	.138	.080	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.2	Pearson Correlation	.419**	1	.644**	.246	.092	.191	.312*	-.211	-.146	.161	.509**
	Sig. (2-tailed)	.001		.000	.060	.490	.148	.016	.109	.269	.223	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.3	Pearson Correlation	.488**	.644**	1	.479**	.187	.154	.387**	.025	-.017	.310*	.655**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.155	.245	.002	.850	.898	.017	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.4	Pearson Correlation	.475**	.246	.479**	1	.535**	.209	.131	.147	.081	.317**	.619**
	Sig. (2-tailed)	.000	.060	.000		.000	.113	.323	.268	.542	.014	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.5	Pearson Correlation	.586**	.092	.187	.535**	1	.392**	-.278*	.150	.139	-.223	.608**
	Sig. (2-tailed)	.000	.490	.155	.000		.002	.033	.257	.294	.089	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.6	Pearson Correlation	.548**	.191	.154	.209	.392**	1	.400**	.252	.328*	.288*	.828**
	Sig. (2-tailed)	.000	.148	.113	.002	.002		.002	.054	.011	.027	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.7	Pearson Correlation	.369**	.312*	.387**	.131	.278*	.400**	1	.385**	.317**	.164	.632**
	Sig. (2-tailed)	.004	.016	.002	.323	.033	.002		.003	.014	.214	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.8	Pearson Correlation	.196	-.211	.025	.147	.150	.262	.385**	1	.808**	.132	.458**
	Sig. (2-tailed)	.138	.109	.850	.268	.257	.054	.003		.000	.320	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.9	Pearson Correlation	.230	-.146	-.017	.081	.139	.320*	.317**	.808**	1	.222	.467**
	Sig. (2-tailed)	.080	.269	.898	.542	.294	.011	.014	.000		.092	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X1.10	Pearson Correlation	.460**	.161	.310*	.317**	.223	.288*	.164	.132	.222	1	.489**
	Sig. (2-tailed)	.000	.223	.017	.014	.089	.027	.214	.320	.092		.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
TOTAL_X1	Pearson Correlation	.819**	.509**	.655**	.619**	.608**	.628**	.632**	.458**	.467**	.489**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

- X₂ = **Valid**

		Correlations										
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	X2.7	X2.8	X2.9	X2.10	TOTAL_X2
X2.1	Pearson Correlation	1	.250	.191	.203	-.002	.271	.106	.143	.194	.092	.339
	Sig. (2-tailed)		.056	.148	.123	.991	.038	.426	.281	.140	.486	.009
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.2	Pearson Correlation	-.250	1	-.369**	-.481**	-.375*	-.420*	.385*	.414*	.448*	.380*	.573*
	Sig. (2-tailed)	.056		.004	.000	.003	.001	.001	.000	.000	.002	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.3	Pearson Correlation	-.191	-.369**	1	.866**	-.873**	-.652**	.753*	.703*	.648*	.562*	.844*
	Sig. (2-tailed)	.148	.004		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.4	Pearson Correlation	-.203	.481**	.866**	1	.742**	-.764**	.724**	.677*	.760*	.685*	.885*
	Sig. (2-tailed)	.123	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.5	Pearson Correlation	-.002	-.375*	.871**	.742**	1	.610*	.783*	.725*	.673*	.583*	.806*
	Sig. (2-tailed)	.991	.003	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.6	Pearson Correlation	.371*	.426*	.657**	.764**	.610*	1	.774*	.738*	.774*	.729*	.870*
	Sig. (2-tailed)	.038	.001	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.7	Pearson Correlation	.106	.385*	.703*	.724**	.783*	.774*	1	.839*	.781*	.783*	.887*
	Sig. (2-tailed)	.426	.003	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.8	Pearson Correlation	.143	.414*	.703*	.677*	.725*	.738*	.839*	1	.784*	.784*	.871*
	Sig. (2-tailed)	.281	.001	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.9	Pearson Correlation	.194	.448*	.648*	.760*	.675*	.774*	.781*	.784*	1	.833*	.887*
	Sig. (2-tailed)	.140	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
X2.10	Pearson Correlation	.092	.380*	.562*	.685*	.683*	.729*	.783*	.784*	.833*	1	.827*
	Sig. (2-tailed)	.486	.002	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
TOTAL_X2	Pearson Correlation	.339*	.573*	.844*	.885*	.806*	.870*	.887*	.871*	.887*	.827*	1
	Sig. (2-tailed)	.009	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
 **. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

- Y = Valid

		Correlations										
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TOTAL_Y
Y1	Pearson Correlation	1	.549*	.289*	.673*	.384*	.774*	.715*	.029	-.148	.358*	.682
	Sig. (2-tailed)		.000	.026	.000	.003	.000	.000	.862	.263	.005	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y2	Pearson Correlation	.549*	1	.603*	.559*	.386*	.511*	.516*	.334*	.355	.756*	.807*
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.028	.000	.000	.010	.052	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y3	Pearson Correlation	.289*	.603*	1	.509*	.374*	.373*	.426*	.746*	.617*	.578*	.784*
	Sig. (2-tailed)	.026	.000		.000	.004	.004	.001	.000	.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y4	Pearson Correlation	.673*	.559*	.509*	1	.611*	.643*	.632*	.300*	.224	.391*	.787*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.021	.089	.002	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y5	Pearson Correlation	.384*	.386*	.374*	.611*	1	.559*	.639*	.183	.185	.315	.601*
	Sig. (2-tailed)	.003	.028	.004	.000		.000	.000	.165	.161	.102	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y6	Pearson Correlation	.774*	.511*	.373*	.643*	.559*	1	.842*	.110	.000	.326*	.716*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.004	.000	.000		.000	.407	.952	.012	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y7	Pearson Correlation	.715*	.516*	.426*	.632*	.639*	.842*	1	.083	.000	.277*	.711*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.001	.000	.000	.000		.533	.653	.034	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y8	Pearson Correlation	.029	.334*	.746*	.300*	-.183	.110	.083	1	.787*	.474*	.579*
	Sig. (2-tailed)	.862	.010	.000	.021	.165	.407	.533		.000	.000	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y9	Pearson Correlation	-.148	.355	.617*	.391*	.185	.185	.315	.787*	1	.319*	.456*
	Sig. (2-tailed)	.263	.052	.000	.089	.161	.952	.653	.000	.000	.014	.000
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Y10	Pearson Correlation	.358*	.756*	.578*	.391*	.315	.326*	.277*	.474*	.319*	1	.770*
	Sig. (2-tailed)	.005	.000	.000	.002	.192	.012	.034	.000	.014	.000	
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
TOTAL_Y	Pearson Correlation	.682*	.807*	.784*	.787*	.601*	.716*	.711*	.579*	.456*	.770*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59

*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
 *. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

2. REABILITAS

a. Hasilnya Variabel X₁ dapat di percaya karena Cronbach alpha > 0,60

Case Processing Summary				Reliability Statistics	
		N	%	Cronbach's Alpha	N of Items
Cases	Valid	59	100.0	.788	10
	Excluded ^a	0	.0		
	Total	59	100.0		

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

b. Hasilnya variabel X₂ dapat dipercaya karena Cronbach alpha = 0,60

Case Processing Summary				Reliability Statistics	
		N	%	Cronbach's Alpha	N of Items
Cases	Valid	59	100.0	.923	10
	Excluded ^a	0	.0		
	Total	59	100.0		

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

c. Hasilnya variabel Y dapat di percaya karena Cronbach alpha > 0,60

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	59	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	59	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.837	10

3. UJI T

1. Jika nilai $\text{sig} < 0,05$, atau $T_{\text{hitung}} > T_{\text{tabel}}$, maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y
2. Jika nilai $\text{sig} > 0,05$, atau $T_{\text{hitung}} < T_{\text{tabel}}$, maka tidak terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y

(Rumus : $T_{\text{tabel}} = t(\alpha/2 ; n-k-1) = T(0,025 : 56) = 2,003$)

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-3.022	5.940		-.509	.613
	X1_VariableX1	.500	.154	.365	3.239	.002
	X2_VariableX2	.526	.134	.442	3.927	.000

a. Dependent Variable: Y_VariableY

A. Pengujian Hipotesis Pertama (H₁)

Diketahui nilai sig untuk pengaruh X₁ terhadap Y adalah sebesar $0,002 < 0,05$ dan nilai t Hitung $3,239 > t \text{ table } 2,003$. **Terdapat pengaruh variable X₁ dengan Variable Y.**

B. Pengujian hipotesis kedua (H₂)

Diketahui nilai sig untuk pengaruh X₂ terhadap Y adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai t hitung $3,927 > t \text{ table } 2,023$. **Terdapat pengaruh Variable X₂ dengan Variable Y.**

3. Uji F (rumus) = $F_{\text{table}} = F(k : n-k) = F(2:57) = 3,15$

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	829.646	2	414.823	28.662	.000 ^b
	Residual	810.489	56	14.473		
	Total	1640.136	58			

a. Dependent Variable: Y_VariableY

b. Predictors: (Constant), X2_VariableX2, X1_VariableX1

A. Pengujian Hipotesis ketiga (H₃)

Berdasarkan output di atas diketahui nilai signifikansi untuk pengaruh variabel X₁ dan variabel X₂ secara simultan terhadap variabel Y adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai $F_{\text{hitung}} 28,662 > F_{\text{tabel}} 3,15$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa. **(H₃) di terima,**

artinya terdapat pengaruh variabel X₁ dan variabel X₂ secara simultan terhadap variabel Y.

Maka Model Perumusan hipotesisnya :

- d. H₁ = Terdapat pengaruh Variable (X₁) Terhadap Variable (Y)
- e. H₂ = Terdapat pengaruh Variable (X₂) Terhadap Variable (Y)
- f. H₃ = Terdapat pengaruh Variable (X₁) dan Variable (X₂) secara simultan terhadap Variable (Y)
- g. Tingkat Kepercayaannya 95%, a = 0,05

4. DETERMINASI KOEFISIEN

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.711 ^a	.506	.488	3.80434

a. Predictors: (Constant), X₂_VariableX₂, X₁_VariableX₁

Berdasarkan output diatas diketahui nilai adjusted R Square sebesar 0,488 hal ini mengandung arti bahwa pengaruh variabel X₁ dan X₂ secara simultan terhadap variabel Y adalah sebesar 48,8%, sisanya 51,2% dipengaruhi oleh faktor lainnya.

Adanya Pengaruh positif antara Sertifikasi Kompetensi terhadap Reduksi kecelakaan lalulintas di jalan raya

Adanya Pengaruh Positif antara Penghargaan terhadap Reduksi kecelakaan lalulintas di jalan raya

Adanya Pengaruh Positif antara Sertifikasi Kompetensi dan Penghargaan secara simultan terhadap Reduksi kecelakaan lalulintas di jalan raya (Muhidin, SA. 2007)

KESIMPULAN

1. Sertifikasi Kompetensi berpengaruh positif dan signifikan terhadap Reduksi kecelakaan lalulintas di jalan raya. Dengan pemberian Program Sertifikasi Kompetensi yang bertujuan untuk meningkatkan motif bekerja karyawan di perusahaan sudah tercapai sesuai dengan yang diharapkan sangat berpengaruh terhadap peningkatan loyalitas dan motivasi karyawan Driver PT.Dunex Express Transindo, Jakarta dalam bekerja.
2. Penghargaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Reduksi kecelakaan lalulintas di jalan raya. Dengan pemberian penghargaan seperti adanya pemberian Insentif atau sertifikat karyawan terbaik di tempat bekerja mempunyai pengaruh langsung terhadap peningkatan kinerja karyawan Driver PT.Dunex Express Transindo, Jakarta..
3. Sertifikasi Kompetensi dan Penghargaan secara simultan Bersama-sama adanya pengaruh positif dan signifikan terhadap Reduksi kecelakaan lalulintas di jalan raya. Dengan pemberian pelatihan dan uji sertifikasi kompetensi dan penghargaan seperti adanya pemberian Insentif atau sertifikat karyawan terbaik serta Bonus Kenaikan UMRO HAJI baik karyawan driver itu sendiri maupun keluarga dari karyawan sesuai aturan perusahaan di tempat bekerja mempunyai pengaruh langsung terhadap peningkatan kinerja karyawan Driver PT.Dunex Express Transindo, Jakarta.

REFERENSI

Aswadi (2012) disimpulkan bahwa faktor lingkungan kerja berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja

- Chois, M. S., Muhamad Chois, M. S., & Johanes Kurniawan L SKom, M. (2018). *MANAJEMEN LOGISTIK DAN LOGISTIK DAN TRANSPORTASI TRANSPORTASI (SHARING BEST PRACTICE SHARING BEST PRACTICE)*).
- Edy Sutrisno. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta, Kencana Purnada Media Grup.
- Fadhilah.dkk.2009.tentang Alat APD.
- Gempur (2004) kecelakaan kerja merupakan suatu kejadian yang tidak diduga dan dikehendaki, salah satu penyebabnya adalah lingkungan kerja.
- Gibson. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Edisi Keempat, Erlangga, Jakarta.
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS19*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Heinrich dalam Suma'mur (2013) 10% penyebab kecelakaan kerja adalah oleh faktor lingkungan (*Unsafe condition*).
- Hasibuan, 2007: 97: faktor-faktor yang mempengaruhi besarnya penghargaan
- Husein Umar. 2011. *Metode Penelitian dan Aplikasi dalam Pemasaran*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Umum
- Juanim. 2004. *Analisis Jalur dalam Riset Pemasaran*. Universitas Pasundan, Bandung
- John (2006) faktor manusia terhadap lingkungan kerja
- Kesrul, M. 2004. *Meeting Incentive Trip Conference Exhibition*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Kartika.M.2009. Analisis Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda Motor di Wilayah Depok 2008, Jakarta: Skripsi FKM Universitas Indonesia
- KMK No 1087 tentang Standar Kesehatan Kerja
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Panjang-jalan-menurut-jenis-permukaan.html. Access Time: July 17, 2021, 11:42 am. Access Time: July 17, 2021, 11:42 am
- Mangkunegara, 2005. Tentang Keselatan, Kesehatan kerja, Perusahaan. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moehariono. 2012. *Perencanaan, aplikasi dan pengembangan indikator kinerja utama (IKU): bisnis dan publik*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Muhidin, SA. 2007. *Analisis Korelasi, Regresi, dan Jalur dalam Penelitian*. Pustaka Setia. Bandung.
- Nitisemito. 2011. *Pengelolaan Tentang Kondisi Kerja*. Jakarta: Erlangga.
- Palan, R. 2007. *Competency Management: Teknis Mengimplementasikan Manajemen SDM Berbasis Kompetensi untuk Meningkatkan Daya Saing Organisasi*. PPM. Jakarta.
- Priyato, Duwi. 2009. *5 Jam Belajar Olah Data dengan SPSS 17*. Andi Yogyakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomer.83 Tahun 2019 Tentang Penyediaan Tenaga Teknis yang Kompeten di Bidang Perdagangan jasa
- Riduwan & Kuncoro, Engkos Achmad. 2008. *Cara menggunakan dan memaknai Analisis Jalur*. Bandung : Alfabeta
- Rizky, Y. 2009. Faktor-faktor yang berhubungan dengan Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taxi PT.X Tahun 2009. Depok: Universitas Indonesia.
- Robert E Dewar dan Paul L. Olson. 2007. *Human Factors in Traffic Safety* (2nd ed). Washington DC: Author
- Ramdan (2016) yang menyimpulkan bahwa adanya hubungan *Unsafe action* (faktor manusia) dengan kecelakaan kerja.
- Rizaldy, W., Kurniawan LS, J., & Indriyati, I. (2018). Penanganan Kepadatan Gudang PT Jasa Angkasa Semesta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 5(2), 153.
- Santoso (2004) lingkungan kerja merupakan faktor yang mempengaruhi lingkungan kerja.

- Sastrohadiwiryo, Siswanto. 2006. *Pengantar Manajemen*. Bumi Aksara.
- Sekaran, Uma. 2006. *Metodologi Penelitian Untuk Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Saputra, A.E. 2008. Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman pengemudi Dump Truck PT.X District MTBU Tanjung Enim, Sumatera Selatan Tahun 2008. Depok: Universitas Indonesia.
- Shariff, S.M. (2007). *Occupational Safety and Health Management*. University Publication Center (UPENA). Universitas Teknologi MARA, Malaysia
- Surma, A. 2008. Analisis Faktor-faktor penyebab kecelakaan Lalulintas di Jalan Tol Jakarta-Cikampek. Tangerang. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah
- Sudarmanto. 2009. *Kinerja dan Pengembangan Kompetensi SDM*, Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 1294/KP/108/DRJD/2015 tentang kompetensi pengawakan pengemudi angkutan umum untuk penumpang dan barang.
- Tjutju Yuniarsih dan Suwatno. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Alfabeta. Bandung.
- Undang-undang Nomer. 13 tahun 2003 tentang tenaga kerja,
- Undang-undang nomer 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [online]. <http://hubdat.dephub.go.id/undang-undang/87-uu-no-22-tahun-2009-ttg-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan> (01-juli-2021)
- Undang-undang Nomer. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan ,
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Wibowo. 2010. *Manajemen Kinerja, Edisi Ketiga*. Rajawali Pers, Jakarta
- ization. 2013. *Global Status Report on Road Safety*. Switzerland: Author
- World Health organization. 2013. *Global Status Report on Road Safety*. Switzerland: Author
- Yasmeen, R., Umar, F., & Fahad, A. 2013. *Impact of Rewards on Organizational Performance: Empirical Evidence from Telecom Sector of Pakistan*. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 3(5), 938-946
- Yuswadi (2017) menyimpulkan bahwa perilaku perawat (faktor manusia) yang baik maka penerapan K3 juga baik, dengan kata lain kecelakaan kerja turun.