

**Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus
Trayek Jember Kencong Lumajang
(Influence Factor Of Unsafe Driving On Bus Driver Jember-Kencong-Lumajang
Route)**

Ahmad Alfani Rohman Noviandi^{1*}, Ragil Ismi Hartanti¹, Prehatin Trirahayu Ningrum¹

*Bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja
Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Jember
Jalan Kalimantan 37, Jember 68121
e-mail korespondensi: harumfkm@unej.ac.id*

Abstract

The number of bus traffic accidents has increased each year. One of the causes of the accident is the driver behavior. Human behavior determined by three factors are predisposing factors, enabling factors and reinforcing factor. Purpose of this research was to analyze related the risk factors with unsafe driving behaviour driver bus in Jember-Kencong-Lumajang route. This research use analytic observation research method with cross sectional approach. Data retrieval method used observation, interview and documentation study. Sampling method used simple random sampling with a sample number of 37 people. From the results of research that variables like working hours ($p = 0.106$), working period ($p = 0.511$), breaking duration ($p = 0.944$), working time (0.581), vehicle condition ($p = 0.909$), weather conditions ($p = 0.628$), income (0.973) and family support variables ($p = 0.495$) was not related to unsafe driving behavior. Variable estimated time for one departure ($p = 0,021$) and level of knowledge ($p = 0.027$) related to unsafe driving. The conclusions of this research risk factors are estimated time for one departure and level of knowledge related to unsafe driving behavior.

Keywords: *Unsafe Driving, Driver, Bus*

1. Pendahuluan

Para penyedia layanan jasa transportasi berlomba-lomba untuk menjadi yang terbaik dalam memberikan fasilitas. Selain memperbaiki kualitas, para penyedia juga menambah armadanya untuk memenuhi permintaan yang semakin banyak. Dampak negatif pertambahan kuantitas angkutan bus antar kota akan mengakibatkan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian utama di dunia. Menurut data World Health Organization (WHO) pada tahun 2010, cedera akibat kecelakaan lalu lintas membunuh setidaknya 1,24 juta tiap tahunnya di dunia, berarti terdapat sekitar 3.397 orang yang meninggal setiap hari di seluruh dunia diakibatkan kecelakaan lalu lintas (WHO, 2015).

World Health Organization (WHO) memperkirakan akan terdapat jumlah korban yang meningkat menjadi 1,9 juta orang pada tahun 2020.

Jumlah kecelakaan bus menurut data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2015, selama lima tahun terakhir terdapat sekitar 5.889 kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya dengan tingkat pertumbuhan kecelakaan sebesar 0,5% (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2014)

Dibandingkan dengan jumlah bus yang ada di seluruh Indonesia, rata-rata tiap tahun terdapat sekitar 0,0021% dari jumlah bus yang ada di Indonesia mengalami kecelakaan lalu lintas. Sementara di Kabupaten Jember, berdasarkan data dari Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) Kabupaten Jember tahun 2015 telah terjadi 14 kasus kecelakaan yang melibatkan bus (Kepolisian resor Jember, 2017)

Menurut Warpani, kecelakaan disebabkan oleh banyak faktor. Penyebab kecelakaan tidak hanya sekedar disebabkan oleh pengemudi yang buruk atau tidak hati-hati tetapi karena faktor lain seperti faktor kendaraan (Warpani, 2002).

Faktor-faktor pokok penyebab kecelakaan adalah kerusakan kendaraan, rancangan kendaraan, cacat pengemudi, permukaan jalan, dan rancangan jalan. Faktor perilaku manusia dalam mengendarai kendaraan merupakan salah satu faktor penentu aman atau tidaknya dalam mengemudi.

Perilaku terbentuk disebabkan oleh beberapa faktor yang ada dalam dirinya dan di lingkungan sekitarnya. Menurut Green perilaku ditentukan oleh tiga faktor yaitu faktor predisposisi (*predisposing factors*), faktor pendukung (*enabling factors*), faktor pendorong (*reinforcing factors*) (Luthviatin,2012).

Upaya untuk menekan jumlah kecelakaan lalu lintas terus ditingkatkan oleh pemerintah dan beberapa instansi yang bergerak di bidang transportasi. Salah satunya adalah kampanye nasional *safety driving* dan pelatihan tentang *safety driving* yang dilaksanakan baik oleh Kepolisian Republik Indonesia atau beberapa instansi swasta. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. (Luthfisari,2007).

Berdasarkan latar belakang, peneliti tertarik untuk Mengidentifikasi faktor karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama istirahat, waktu tempuh satu kali keberangkatan dan jam kerja), faktor predisposisi (tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan), faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga) dan perilaku mengemudi tidak aman serta menganalisis hubungan antar faktor karakteristik responden, faktor predisposisi, faktor pendukung ,faktor pendorong dengan perilaku mengemudi tidak aman.

2. Metode penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah analitik observasional dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini dilakukan di trayek Jember-kencong-Lumajang dengan jumlah populasi sebanyak 40 orang sopir bus dengan

jumlah sampel sebanyak 37 sopir bus. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *simple random sampling*. Penelitian dilakukan pada bulan Oktober 2016 - Agustus 2017. Variabel penelitian ini terdiri dari dua variabel yaitu variabel bebas dan terikat. Variabel bebas karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama isitirahat, jam kerja, waktu tempuh satu kali keberangkatan), faktor predisposisi (tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca, pendapatan) dan faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga)

Sumber data penelitian adalah data primer dan data sekunder. Data primer yaitu dari wawancara dan hasil observasi data sekunder yaitu data jumlah kecelakaan lalu lintas dan jadwal keberangkatan bus. Teknik pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Instrumen pengumpulan data menggunakan Kuisisioner, lembar observasi dan alat dokumentasi. Analisis bivariat yang digunakan peneliti adalah *uji spearman* dan *uji chi square*

3. Hasil dan pembahasan

3.1 Hasil penelitian

Data hasil penelitian ditampilkan pada tabel 1, tabel 2, tabel 3, tabel 4, tabel 5, tabel 6, tabel 7, tabel 8, tabel 9, dan tabel 10.

Subyek penelitian dalam penelitian ini sebagian besar bekerja lebih dari 8 jam kerja, masa kerja lebih dari 3 tahun, beristirahat ≥ 15 menit, memiliki waktu tempuh satu kali keberangkatan ≥ 2 jam dan bekerja ada *shift* pagi.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Lama Kerja

Lama kerja	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P- value
	Ringan		Sedang		N	%		
	n	%	n	%				
≤ 8 jam	4	10,8	1	2,7	5	13,5	0,05	0,106
> 8 jam	13	35,1	19	51,4	32	86,5		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Tabel diatas menunjukkan bahwa sebagian besar responden sebesar (54,1%) responden bekerja lebih dari 8 jam dan memiliki perilaku mengemudi tidak aman

Masa kerja	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang					
	n	%	n	%	N	%		
Baru (< 3 tahun)	3	8,1	2	5,4	3	13,5	0,05	0,511
Lama (\geq 3 tahun)	14	37,8	18	48,7	2	86,5		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

kategori sedang. Nilai *p value* yang didapatkan pada hasil uji statistik sebesar 0,106, karena nilai $p > \alpha$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara lama kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus

Tabel 2 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Masa Kerja

Hasil penelitian menunjukkan sebagian besar responden (48,7%) memiliki perilaku mengemudi tidak aman dengan lama kerja \geq 3 tahun. Nilai *p value* yang didapatkan pada hasil uji statistik sebesar 0,511, karena nilai $p > \alpha$ maka H_0 dapat diterima, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus.

Tabel 3 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Lama Istirahat

Masa kerja	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang					
	n	%	n	%	N	%		
< 15 menit	7	18,9	8	21,6	15	40,5	0,05	0,944
\geq 15 menit	10	27	12	32,5	22	59,5		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Tabel 3 menunjukkan bahwa sebagian besar (32,5%) responden memiliki perilaku mengemudi tidak aman kategori sedang dengan lama istirahat \geq 15 menit. Berdasarkan uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0,944, lebih besar daripada nilai $\alpha = 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa

Waktu tempuh satu kali keberangkatan	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang					
	n	%	n	%	N	%		
< 2 jam	4	10,8	0	0	4	10,8	0,05	0,021
\geq 2 jam	13	35,1	20	54,1	22	89,2		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

tidak terdapat hubungan antara lama istirahat dengan perilaku mengemudi tidak aman.

Tabel 4 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Waktu Tempuh Satu Kali Keberangkatan

Berdasarkan tabel 4 sebagian besar (54,1%) responden memiliki perilaku mengemudi tidak aman kategori sedang dengan waktu tempuh satu kali keberangkatan \geq 2 jam. Hal ini berarti waktu tempuh satu kali keberangkatan sopir bus berhubungan terbalik terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang sopir bus dikarenakan arah korelasi yang negatif.

Tabel 5 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Jam Kerja.

Jam kerja	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang					
	n	%	N	%	N	%		
Shift pagi	9	24,3	11	29,8	20	54,1	0,05	0,581
Shift sore	8	21,6	9	24,3	17	45,9		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden (29,8%) memiliki perilaku mengemudi tidak aman kategori sedang dan bekerja pada *shift* pagi. Berdasarkan uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0,581, lebih besar daripada nilai $\alpha = 0,05$. Hal ini berarti jam kerja sopir bus tidak berhubungan atau berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang sopir bus.

Tabel 6 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Tingkat Pengetahuan Responden

Tingkat Pengetahuan	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang					
	n	%	n	%	N	%		
Sedang	0	0	5	13,5	5	45,9	0,05	0,027
Tinggi	17	45,9	15	40,6	32	86,5		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden (45,9%) memiliki perilaku mengemudi tidak aman kategori sedang dan memiliki tingkat pengetahuan tinggi. Berdasarkan uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0,027, lebih kecil daripada nilai $\alpha = 0,05$. Hal ini berarti tingkat pengetahuan sopir bus berhubungan atau berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang sopir bus.

Tabel 7 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Kondisi Kendaraan

Kondisi Kendaraan	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang		N	%		
	n	%	n	%				
Buruk	1	2,7	1	2,7	2	5,4	0,05	0,909
Baik	16	43,2	19	51,4	35	94,6		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden (51,4%) memiliki perilaku mengemudi tidak aman kategori sedang dengan kondisi kendaraan baik. Berdasarkan uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0,909, lebih besar daripada nilai $\alpha = 0,05$. Hal ini berarti kondisi kendaraan sopir bus tidak berhubungan atau berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang sopir bus.

Tabel 8 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Kondisi Cuaca.

Kondisi Cuaca	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang		N	%		
	n	%	n	%				
Cerah	11	29,7	13	35,2	24	64,9	0,05	0,628
Mendung	6	16,2	6	16,2	12	32,4		
Hujan	0	0	1	2,7	1	2,7		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden (35,2%) memiliki perilaku mengemudi tidak aman kategori sedang dan bekerja pada saat kondisi cuaca cerah. Berdasarkan uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0,628, lebih besar daripada nilai $\alpha = 0,05$. Hal ini berarti kondisi cuaca sopir bus tidak berhubungan atau berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang sopir bus.

Tabel 9 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Pendapatan Responden

Pendapatan	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang		N	%		
	n	%	n	%				
Rendah	8	21,6	7	18,9	15	40,5	0,05	0,973
Sedang	6	16,2	13	35,2	19	51,4		
Tinggi	3	8,1	0	0	3	8,1		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Hasil penelitian menunjukkan hubungan antara pendapatan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang didominasi oleh

responden berpendapatan sedang dengan perilaku mengemudi tidak aman kategori sedang yaitu sebanyak 13 responden (35,2%). Berdasarkan uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0,973, lebih besar daripada nilai $\alpha = 0,05$. Hal ini berarti pendapatan sopir bus tidak berhubungan atau berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang sopir bus.

Tabel 10 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Motivasi/Dukungan Keluarga Responden

Motivasi/dukungan keluarga	Perilaku Mengemudi Tidak Aman				Total		Selang kepercayaan (α) 95 %	P-value
	Ringan		Sedang		N	%		
	n	%	n	%				
Rendah	1	2,7	5	13,5	6	16,2	0,05	0,495
Sedang	9	24,3	7	18,9	16	43,2		
Tinggi	7	18,9	8	21,7	15	40,6		
Total	17	45,9	20	54,1	37	100		

Hasil penelitian menunjukkan hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang didominasi oleh responden yang memiliki motivasi/dukungan keluarga sedang dengan perilaku mengemudi tidak aman kategori ringan yaitu sebanyak 9 responden (24,3%). Berdasarkan uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0,495, lebih besar daripada nilai $\alpha = 0,05$. Hal ini berarti motivasi/dukungan dari anggota keluarga sopir bus tidak berhubungan atau berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang sopir bus.

3.2 Pembahasan

Hubungan Lama Kerja Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Tubuh manusia mempunyai batasan untuk bekerja secara terus menerus, setiap orang memiliki tingkat kemampuan fisik yang berbeda-beda. Manusia akan mengalami kelelahan baik fisik maupun mental apabila melebihi batas kemampuan tubuhnya. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 90 ayat 2 menyebutkan bahwa waktu kerja bagi pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama delapan jam sehari (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,2015).

Berdasarkan hasil dalam penelitian ini didapatkan bahwa tidak terdapat hubungan antara lama kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman. Hal ini bertentangan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Nugroho. Kelelahan kerja dapat dikurangi dengan istirahat yang cukup. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 80 ayat 3 menyebutkan bahwa pengemudi kendaraan umum wajib beristirahat setengah jam setelah mengemudi selama empat jam berturut-turut atau 15 menit selama dua jam berturut-turut (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,2015).

Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Masa kerja merupakan keseluruhan pelajaran yang dipetik oleh seseorang dari peristiwa-peristiwa yang dilalui dalam perjalanan hidupnya, sehingga berdasarkan pengalaman masa lalu seseorang akan mampu melakukan evaluasi terhadap pekerjaannya untuk meningkatkan keselamatan dalam melakukan pekerjaan berikutnya (Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 22 Tahun 2009).

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman. Tidak adanya hubungan pada variabel ini dikarenakan sopir bus sudah terbiasa dengan mengemudi secara tidak aman dan tidak ada dampak yang dirasakan oleh sopir bus akibat mengemudi secara tidak aman. Penelitian ini sesuai dengan penelitian Adinugroho. Semakin lama masa kerja seseorang tidak selalu memberi pengaruh yang positif terhadap perilaku mengemudi (Adinugroho *et al.*, 2014).

Hubungan Lama Istirahat Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman.

Pemanfaatan waktu istirahat kerja dengan baik dapat membantu dalam menjaga kondisi tubuh agar tidak mengalami kelelahan. Pemberian waktu istirahat secara umum dilakukan untuk mencegah terjadinya kelelahan yang berakibat kepada penurunan kemampuan fisik dan mental serta kehilangan efisien kerja. Berdasarkan

Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 80 ayat 3 menyebutkan bahwa pengemudi kendaraan umum wajib beristirahat setengah jam setelah mengemudi selama empat jam berturut-turut (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,2015).

Berdasarkan hasil penelitian ini, lama istirahat tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Hal ini bertentangan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Firmansyah. Firmansyah mengatakan terdapat hubungan antara lama istirahat dengan perilaku mengemudi. faktor yang mempengaruhi adalah jumlah penumpang dan jarak antar bus.

Hubungan waktu tempuh satu kali keberangkatan dengan perilaku mengemudi tidak aman.

Waktu tempuh berkaitan dengan laju kendaraan yang dikendarai seseorang, dengan jarak yang sama semakin lama waktu tempuh maka semakin lambat laju kendaraan begitu pula sebaliknya. Kecepatan yang telah ditentukan menurut pasal 21 ayat 4 Undang-Undang Nomer 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah 60 km/jam dalam kondisi arus bebas (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,2015).

Berdasarkan hasil dalam penelitian ini dapat diketahui terdapat hubungan yang terbalik antara waktu tempuh satu kali keberangkatan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Jadi meskipun kecepatan kendaraan yang dikemudikan responden dibawah standar akan tetapi perilaku mengemudi tidak aman yang lain seperti sopir tidak menggunakan sabuk pengaman dan mendahului kendaraan di depan tanpa menghidupkan lampu *sign* masih tetap dilakukan oleh responden. Hal ini bertentangan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hidayati. Seseorang yang berkendara dengan kecepatan > 40 km/jam akan sulit mengendalikan kendaraan saat kondisi mendadak seperti kendaraan depan yang berhenti mendadak atau menghindari kondisi jalan yang rusak (Adinugroho *et al.*, 2014).

Hubungan Jam Kerja Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Jadwal shift kerja menuntut pekerja untuk mengesampingkan jam internal biologis yang mengatur aktivitas siang dan malam dari manusia. *Shift* kerja memaksa untuk mengubah jam tidurnya berdasarkan waktu kerja dan waktu istirahat, sehingga ini dapat mengganggu siklus normal dari aktivitas fisik.

Berdasarkan hasil dalam penelitian ini dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara *shift* kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman. Hal ini bertentangan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sherry L Baron dan Sang Woo Tak dalam Astuti yang menyatakan bahwa pengemudi yang bekerja pada malam hari akan cenderung berperilaku aman dalam mengemudi (Astuti,2014).

Responden yang bekerja pada shift sore sudah mengalami kelelahan karena sudah beraktivitas sejak pagi hari sehingga kemungkinan untuk berperilaku tidak aman semakin besar.

Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman.

Pengetahuan yang tidak memadai mengenai adanya risiko, bahaya dan kecelakaan kerja akan membuat pekerja bersikap acuh tak acuh serta melakukan tindakan tidak aman dan merugikan keselamatan dirinya. Berdasarkan hasil dalam penelitian ini dapat diketahui ada hubungan yang terbalik antara pengetahuan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Adinugroho.

Jadi dapat disimpulkan, semakin tinggi pengetahuan pengemudi, maka perilaku mengemudi tidak aman semakin buruk. Semakin baiknya kualitas pengemudi angkutan umum akan dapat menstimulasi pengguna jalan yang lain sehingga pada akhirnya dapat mendorong terciptanya ketertiban, kedisiplinan, kelancaran, keamanan, kenyamanan dan keselamatan lalu lintas secara keseluruhan serta terciptanya pengemudi yang memenuhi standar kompetensi profesional.

Hubungan Kondisi Kendaraan Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Sopir yang tidak mahir mengendarai bus ditambah kondisi bus yang dibawah standar seperti lampu jauh yang tidak menyala dan rem yang blong dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kendaraan yang sesuai dengan standar keamanan akan membuat pengemudi nyaman dan bisa mencegah perilaku mengemudi sopir yang berisiko. Pasal 5 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan menyebutkan bahwa alat penunjang keselamatan merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk terhindarnya dari risiko kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, sarana dan prasarana (Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012).

Kondisi kendaraan tidak ada hubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman berdasarkan hasil penelitian ini. Hal ini bertentangan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetya yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku mengemudi. Responden tetap melakukan perilaku mengemudi tidak aman meskipun kendaraan yang digunakan dalam kondisi baik.

Hubungan Kondisi Cuaca Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Cuaca yang cerah tidak mengganggu kemampuan pengemudi untuk mengemudikan kendaraan. Daya cengkeram antara ban dengan aspal pada saat kondisi cuaca cerah kuat sehingga kendaraan tidak mudah tergelincir. Jarak pandang pengemudi tidak terbatas karena tidak ada halangan seperti rintik hujan yang mengganggu pandangan.

Berdasarkan penelitian ini dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara kondisi cuaca dengan perilaku mengemudi tidak aman. Hasil penelitian ini bertentangan dengan penelitian yang dilakukan oleh Marsaid. Marsaid menyatakan bahwa semakin buruk kondisi cuaca atau semakin hujan maka perilaku mengemudi seseorang semakin hati-hati (Marsaid,2012). Ada beberapa faktor yang mempengaruhi salah satunya pendapatan. Semakin banyak penumpang yang naik maka laju bus akan semakin cepat begitu juga sebaliknya.

Hubungan Pendapatan Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Menurut penelitian yang dilakukan Widorisonomo, kesejahteraan pengemudi dan pengaruh penumpang merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas sopir bus. Upah kerja yang tidak tetap itu membuat para sopir bus untuk berlomba-lomba dalam mencari penghasilan yang sebanyak-banyaknya (Widorismono).

Pendapatan sopir tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman sopir. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Kusumastutie. Kusumastutie menyatakan tidak ada perbedaan antara perilaku mengemudi agresif antara sopir berpenghasilan rendah dengan tinggi (Kusumastutie,2015). Kecepatan bus tergantung dari jumlah penumpang yang naik. Kecepatan bus tinggi jika jumlah penumpang sudah penuh sehingga sopir tidak perlu khawatir tentang pendapatan yang diperolehnya pada hari itu.

Hubungan Motivasi/Dukungan Keluarga Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman.

Dukungan sosial dapat dalam bentuk apapun, dapat berbentuk dukungan emosional, instrumental atau lainnya. Dukungan yang paling berpengaruh adalah dukungan dari anggota keluarga, karena sebagian besar waktu yang dihabiskan seseorang dalam sehari pasti dengan anggota keluarga. Dukungan emosional yang diberikan oleh anggota keluarga responden biasanya dalam bentuk perhatian kepada responden seperti menanyakan kondisi kesehatan dan mengingatkan untuk beristirahat setelah mengemudi.

Berdasarkan hasil dalam penelitian ini, dukungan keluarga tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Hal ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Colle. Colle menyatakan bahwa semakin baik dukungan yang diberikan keluarga maka akan semakin bagus pula *safety riding* seseorang (Colle,2016). Para sopir lebih menghargai pendapat atau teguran dari petugas terminal atau aparat kepolisian dikarenakan memberikan dampak kepada mereka berupa hukuman jika tidak

mematuhi. Perilaku yang dipaksakan tidak akan bertahan lama atau tidak akan dilaksanakan setiap saat

4. Kesimpulan

Sebagian besar sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang bekerja lebih dari 8 jam, memiliki masa kerja di atas 3 tahun, memiliki lama istirahat di atas 15 menit, memerlukan waktu lebih dari 2 jam untuk menempuh satu kali keberangkatan dan bekerja pada *shift* pagi, memiliki tingkat pengetahuan dengan kategori tinggi, memiliki dukungan keluarga dengan kategori sedang, memiliki kendaraan dengan kondisi baik dan pada saat cerah. Sebagian besar responden memiliki perilaku mengemudi tidak aman dalam kategori sedang.

Variabel pada faktor karakteristik responden hanya variabel waktu tempuh satu kali keberangkatan yang berhubungan sedangkan variabel lainnya (lama kerja, masa kerja, lama istirahat, jam kerja) tidak berhubungan. faktor predisposisi (tingkat pengetahuan) berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. faktor pendorong (dukungan keluarga) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman.

Saran bagi pihak kepolisian pengajuan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang lebih ketat dan selektif terhadap calon pengemudi bus dan inspeksi mendadak terhadap sopir bus terkait kelengkapan surat kendaraan. Perlunya pelatihan *safety driving* sopir bus, pemeriksaan secara rutin pada semua bagian yang ada pada bus terutama aspek keselamatan dan juga pemeriksaan secara berkala terhadap kelayakan operasional kendaraan yang dilaksanakan oleh dinas perhubungan. Perusahaan otobus harus melengkapi armada bus dengan peralatan keselamatan berkendara yang sesuai standar, serta melakukan pengecekan dan perawatan bus secara berkala. Perekrutan pengemudi bus lebih diperketat terutama rekam jejak pengemudi bus.

5. Ucapan terima kasih

Ucapan terimakasih saya ucapkan kepada Unit Pelaksana Teknis Terminal Tawang Alun yang telah membantu proses penelitian saya.

Daftar pustaka

- Astuti, R.P., M. Robiana. Hubungan Faktor Internal dan Faktor Eksternal Terhadap Kelelahan Pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor 9 Tahun 2014. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 2014; 2 (6): 290-298
- Colle, A., P. Asfian., dan W. O. Andisari. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. [Internet]. 2016. 2017 Jul. Available from: ojs.uho.ac.id/index.php/JIMKESMAS/article/download/1084/743
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan. Perhubungan Darat Dalam Angka 2014. [Internet]. 2015. [cited 2016 Des 20]. Available from: <http://www.Hubdat.Web.Id.Webstk/File/Dktj.Pdf>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan. Perhubungan Darat Dalam Angka 2014. [Internet]. 2015. [cited 2016 Des 20]. Available from: <http://www.Hubdat.Web.Id.Webstk/File/Dktj.Pdf>
- Hidayati, A., L. Hendrati. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*. 2014; 2 (4): 275-287.
- Jember. Satuan Polisi Lalu Lintas Kepolisian Resor Jember: Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2016. Kepolisian resor Jember; 2017
- Kusumastutie, N.S., H, Putro. Identifikasi Karakteristik Perilaku Mengemudi Agresif Pada Pengemudi Bus AKAP/AKDP. *Jurnal Keselamatan Transportasi*. 2015; 4 (1): 1-10.
- LLuthviatin. Dasar-Dasar Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku. Jember: Jember University Press. 2012.
- Luthfisari, A. Sopan Santun Berlalu Lintas. . Kalimantan Barat. PT Maraga Borneo Tarigas. 2007
- Marsaid, M. Hidayat, dan Ahsan. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah POLRES Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*. 2012; 2 (1): 99-111.
- Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Masala Berbasis Jalan. [Internet]. [cited 2017 Sep 19]. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2012/1396-pm-10-tahun-2012-tentang-standar-pelayanan-minimal-angkutan-massal-berbasis-jalan>.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. [Internet]. [cited 2016 Des 29]. <http://hubdat.dephub.go.id/undang-undang/87-uu-no-22-tahun-2009-ttg-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>.
- Warpani, S. Pengelolaan Lalu Lintas *Jalan*. Bandung: Penerbit ITB; 2002.
- Widorismono. Penentuan Prioritas Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Disiplin Berlalu lintas Pengemudi Bus Kota di Kampus UGM. Yogyakarta: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Gadjah Mada.
- World Health Organization. Indonesia. Global Status Report On Road Safety. Switzerland: 2015.