

**FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU MENGEMUDI TIDAK
AMAN PADA SOPIR BUS TRAYEK JEMBER-KENCONG-LUMAJANG**

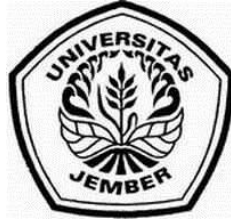
SKRIPSI

Oleh:

Ahmad Alfani Rohman Noviandi

NIM 132110101113

**BAGIAN KESEHATAN LINGKUNGAN DAN KESEHATAN KESELAMATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2017**



**FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU MENGEMUDI TIDAK
AMAN PADA SOPIR BUS TRAYEK JEMBER-KENCONG-LUMAJANG**

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan S-1 Kesehatan Masyarakat dan mencapai gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh:

Ahmad Alfani Rohman Noviandi

NIM 132110101113

**BAGIAN KESEHATAN LINGKUNGAN DAN KESEHATAN KESELAMATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2017**

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Orang tua tercinta yakni Bapak Sulaiman dan Ibu Zaifiah, terima kasih atas semua hal yang telah diberikan kepada saya, dukungan spiritual, material, dan doa yang tak ada hentinya sehingga saya dapat selalu berusaha dengan baik dan mampu menyelesaikan tugas skripsi ini sebagai tugas akhir Program Pendidikan S- 1 Kesehatan Masyarakat.
2. Bapak dan ibu guru mulai dari TK, SD, SMP, SMA, hingga Perguruan Tinggi, terima kasih atas semua ilmu dan bimbingan yang telah diberikan kepada saya. Semoga ilmu yang diberikan kepada saya menjadi ilmu yang bermanfaat.
3. Almamater saya Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

MOTTO

Sifat Perlahan-Lahan (Sabar) Berasal Dari Allah. Sedangkan Sifat Ingin Tergesagesa Itu Berasal Dari Setan.

(Hadits Riwayat Abu Ya'la)¹



¹Departemen Agama Republik Indonesia. 2010. *Musnad Abu Ya'la*. Bandung: Penerbit Hilal

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ahmad Alfani Rohman Noviandi

NIM : 132110101113

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul : *Faktor Risiko Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopi Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang* adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan skripsi ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 15 Agustus 2017

Yang menyatakan,

Alfani

NIM 132110101113

HALAMAN PEMBIMBINGAN

SKRIPSI

**FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU MENGEMUDI TIDAK
AMAN PADA SOPIR BUS TRAYEK JEMBER-KENCONG-LUMAJANG**

Oleh

Ahmad Alfani Rohman Noviandi

132110101113

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : dr. Ragil Ismi Hartanti, M.Sc.

Dosen Pembimbing Anggota : Prehatin Trirahayu Ningrum, S.KM., M.Kes.

PENGESAHAN

Skripsi berjudul *Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang* telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember pada:

Hari : Kamis

Tanggal : 14 September 2017

Tempat : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember

Pembimbing

Tanda Tangan

1. DPU: dr.Ragil Ismi Hartanti, M.Sc (.....)

NIP. 198110052006042002

2. DPA : Prehatin Trirahayu Ningrum, S.KM., M.Kes. (.....)

NIP. 198505152010122003

Penguji

1. Ketua : Yunus Ariyanto, S.KM., M.Kes. (.....)

NIP. 197904112005011002

2. Sekretaris : Ellyke, S.KM., M.KL. (.....)

NIP. 198104292006042002

3. Anggota : Dannie Allcholin, Amd.LLAJ.,ST.,MSi (.....)

NIP. 198008012001121003

Mengesahkan

Dekan,

Irma Prasetyowati, S.KM., M.Kes.

NIP.198005162003122002

RINGKASAN

Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Luamajang; Ahmad Alfani Rohman Noviandi; 132110101113; 2017; 100 halaman; Bagian Kesehatan Lingkungan Dan Kesehatan Keselamatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember

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 penambahan kuantitas angkutan bus antar kota akan mengakibatkan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas. Salah satu penyebab kecelakaan adalah faktor manusia. Perilaku mengemudi sopir sangat berpengaruh terhadap keamanan dan keselamatan penumpang bus yang dikendarai. Perilaku mengemudi yang aman harus memenuhi empat aspek yaitu *alertness*, *awareness*, *anticipation* dan *attitude*.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor risiko yang berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian observasi analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini dilaksanakan di terminal Tawang Alun Kabupaten Jember dan di wilayah kerja trayek Jember-Kencong-Lumajang pada bulan Mei 2017. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi bus trayek Jember-Kencong-Lumajang yang masih aktif beroperasi sejumlah 40 orang. Teknik pengambilan sampel menggunakan metode *simple random sampling* dengan jumlah sampel 37 orang. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang sedangkan variabel bebasnya adalah 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) dan faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga). Untuk mengetahui hubungan variabel

terikat dan variabel bebas maka menggunakan uji *spearman* dan *chi square* dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hanya variabel waktu tempuh satu kali keberangkatan pada faktor karakteristik repopnden yang berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang dengan p value 0,021. Variabel lainnya seperti lama kerja ($p = 0,106$), masa kerja ($p = 0,511$), lama istirahat ($p = 0,944$), dan jam kerja (0,581) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Faktor prediposisi (tingkat pengetahuan) ($p = 0,027$) berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Faktor pendukung seperti variabel kondisi kendaraan ($p = 0,909$), kondisi cuaca ($p = 0,628$) dan pendapatan ($p = 0,973$) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Variabel motivasi/dukungan keluarga ($p = 0,495$) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

Dari hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa perlu dilakukan pengajuan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang lebih ketat dan selektif terhadap calon pengemudi bus dan inspeksi mendadak terhadap sopir bus terkait kelengkapan surat kendaraan oleh pihak kepolisian. Perlunya pelatihan *safety driving*/ perilaku mengemudi yang aman pada sopir bus, pemeriksaan secara rutin pada semua bagian yang ada pada bus terutama aspek keselamatandan 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 seperti sabuk pengaman, alat keselamatan (Alat Pemadam Api Ringan (APAR), kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) dan alat pemecah kaca darurat), serta melakukan pengecekan dan perawatan bus secara berkala. Perekrutan pengemudi bus lebih diperketat terutama rekam jejak pengemudi bus.

SUMMARY

Influence Factor Of Unsafe Driving On Bus Driver Jember-Kencong-Lumajang Route; Ahmad Alfani Rohman Noviandi; 132110101113; 2017; 100 Pages; Department Of Environmental Health And Occupational Health Safety; Faculty of Public Health; University Of Jember.

Transport services providers are in competition to be the best in providing facility. In addition to improve quality, the provider also adds vehicle to meet the demand for more and more. The negative impact of the increase city bus transport will result in an increase of traffic accidents. One of the causes of the accident is the human factor. Driver behavior is very influential towards the safety and security of passengers. Safety driving behavior must meet the four aspects including alertness, awareness, anticipation and attitude.

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. This research was carried out in Tawang Alunbus station and at the work-area Jember-Kencong-Lumajang route in may 2017. The population of research were 40 active bus driver Jember-Kencong-Lumajang route. Sampling method used simple random sampling with a sample number of 37 people. Dependent variable in the research was unsafe driving behavior of bus driver Jember-Kencong-Lumajang route while independent variables were the factor characteristics of respondent (working hours, working period, breaking duration, estimated time for one departure and working time), predisposing factors (level of knowledge), enabling factors (vehicle conditions, weather conditions and income) and reinforcing factors (family support). Spearman and chi square analysis with 95 % confidence level ($\alpha = 0,05$) was used to know the relation between dependent and independent variable.

From the results of research that only takes one variable estimated time for one departure at characteristics respondent related to unsafe driving behavior driver bus Jember-Kencong-Lumajang route with p value 0.021. Other variables

like working hours ($p = 0.106$), working period ($p = 0.511$), breaking duration ($p = 0.944$), and working time (0.581) not related to unsafe driving behavior of bus driver Jember-Kencong-Lumajang route. Predisposing factors (level of knowledge) ($p = 0.027$) related with unsafe driving behavior of bus driver Jember-Kencong-Lumajang route. Enabling factors like vehicle condition variables ($p = 0.909$), weather conditions ($p = 0.628$) and income (0.973) were not related to the unsafe driving behavior bus driver Jember-Kencong Lumajang route. Family support variables ($p = 0.495$) was not related to unsafe driving behavior bus driver Jember-Kencong-Lumajang route.

From the results, police may need to do selective administration of driving license of bus drivers and driving license inspection to bus driver. Safety driving training was needed to bus drivers, checking all parts on bus especially safety aspects every day and also check vehicles operational feasibility periodically by the department of transportation. Otobus company must be complete the bus with standardized safety driving equipment such as safety belt, safety tool (Fire Extinguisher, first aid box and emergency glass breaker) as well as do some check and maintenance regularly and periodically. Driver bus recruitment more tightened especially driver track record

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat terselesaikannya skripsi dengan judul *Faktor Risiko Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang* sebagai salah satu persyaratan akademis dalam rangka menyelesaikan Program Pendidikan S-1 Kesehatan Masyarakat di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Dalam skripsi ini dijabarkan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang, sehingga nantinya dapat menjadi bahan pertimbangan oleh instansi terkait dalam mengubah perilaku mengemudi sopir bus agar kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus dapat dikendalikan dan dikurangi.

Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Ibu dr. Ragil Ismi Hartanti, M.Sc selaku Dosen Pembimbing Utama (DPU) dan Ibu Prehatin Trirahayu Ningrum, S.K.M., M.Kes selaku Dosen Pembimbing Anggota (DPA) yang dengan sabar telah memberikan petunjuk, koreksi serta saran hingga terwujudnya skripsi ini. Terima kasih dan penghargaan kami sampaikan pula kepada yang terhormat:

1. Ibu Irma Prasetyowati, SKM., M.Kes selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.
2. Bapak Dr. Isa Ma'rufi, S.KM., M.Kes selaku Ketua Bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.
3. Seluruh Bapak dan Ibu dosen serta staff Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember, penulis mengucapkan terimakasih atas ilmu, wawasan, dan dukungan serta motivasi yang telah diberikan kepada penulis.
4. Bapak Madya selaku petugas dinas perhubungan Kabupaten Jember yang telah memberikan data terkait penelitian ini.
5. Bapak-bapak sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang yang bersedia menyempatkan waktunya untuk menjadi responden.

6. Orang tua tercinta yaitu Bapak Sulaiman dan Ibu Zaifiah yang telah memberikan segala hal, dukungan spiritual, material, dan doa yang tak henti-hentinya.
7. Kakak tercinta, yaitu Alwafi yang telah menjadi tempat curahan hati, berbagi cerita dan selalu memberi semangat, nasihat dan doa kepada saya.
8. Teman-teman yakni Santoso, Khumaidi dan Nabigh yang telah meluangkan waktunya untuk membantu penelitian ini dan rela menjadi kernet selama penelitian ini berlangsung.
9. Keluarga Sunan CS yang selalu membantu dalam menyelesaikan skripsi dan memberi semangat.
10. Teman-teman hotel adem sari yang rela memberikan tumpangan tempat tidur dan makan.
11. Teman-teman Ash Shihah, PSM Gita Pusaka, Kelompok Al Asik Aoleng Agogo, peminatan K3 2013, serta seperjuangan angkatan 2013.
12. Serta seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi positif dalam terselesaikannya skripsi ini.

Skripsi ini telah disusun dengan kerja keras, kesungguhan, dan upaya terbaik. Namun penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memerlukan kritik dan saran yang membangun. Semoga skripsi ini berguna bagi semua pihak yang memanfaatkannya.

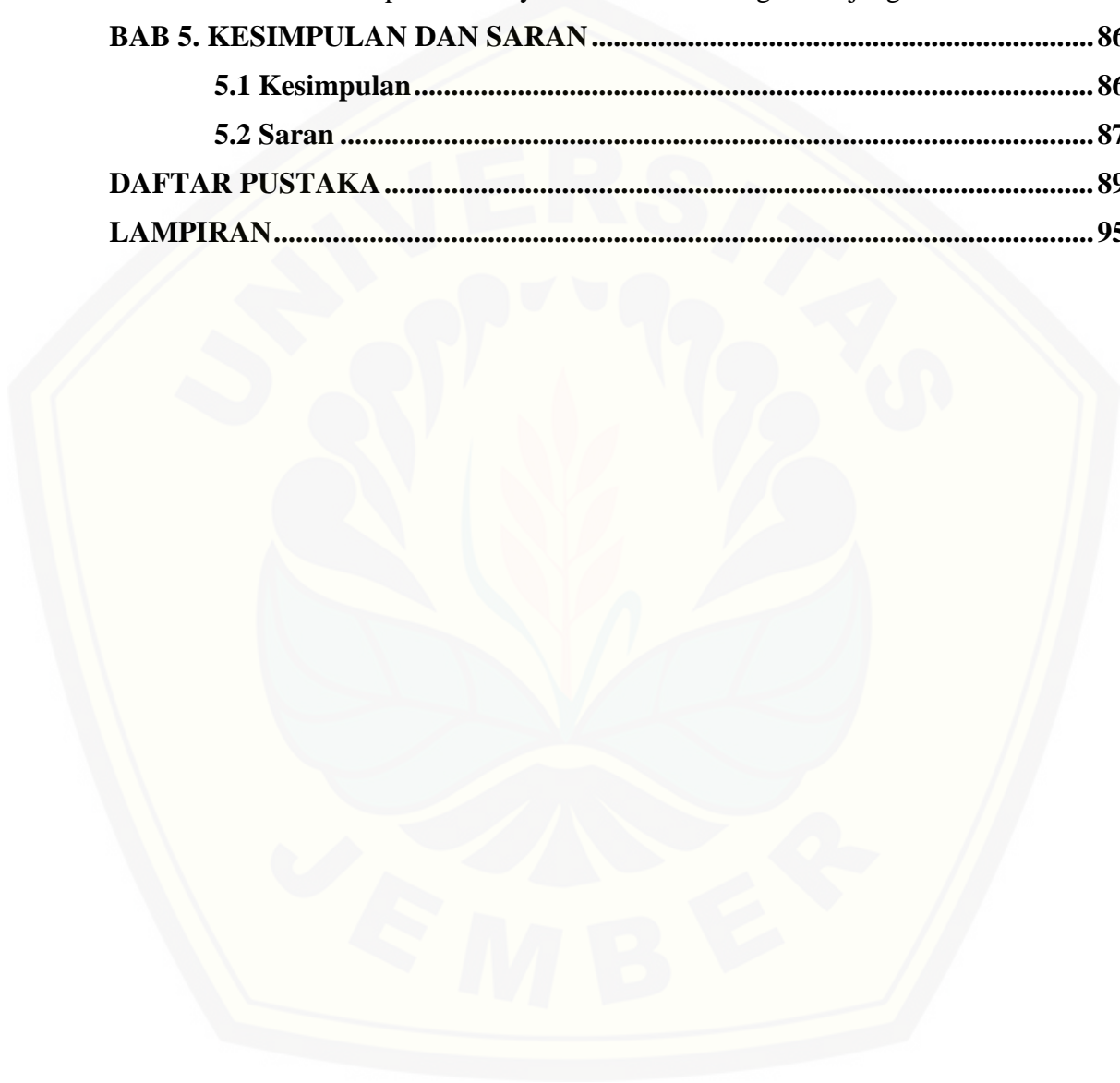
DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
MOTTO	iv
PERNYATAAN	v
HALAMAN PEMBIMBINGAN	vi
PENGESAHAN	vii
RINGKASAN	viii
SUMMARY	x
PRAKATA	xii
DAFTAR TABEL	xviii
DAFTAR GAMBAR	xx
DAFTAR LAMPIRAN	xxi
DAFTAR SINGKATAN DAN NOTASI	xxii
BAB 1.PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan	6
1.3.1 Tujuan Umum.....	6
1.3.2 Tujuan Khusus.....	6
1.4 Manfaat	7
1.4.1 Bagi Peneliti	7
1.4.2 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat.....	7
1.4.3 Bagi Kepolisian dan Instansi Tempat Penelitian.....	7
1.4.4 Bagi Masyarakat.....	8
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Perilaku Mengemudi tidak aman	9
2.1.1 Definisi	9
2.1.2 Faktor-Faktor Penting dalam Mengemudi	10
2.3.3 Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman..	18

2.2 Kecelakaan Lalu Lintas.....	22
2.2.1 Definisi	22
2.2.2 Jenis Kecelakaan	23
2.2.3 Faktor Penyebab Kecelakaan	24
2.3 Perilaku	26
2.3.1 Definisi Perilaku.....	26
2.3.2 Determinan Perilaku	27
2.3.3 Domain Perilaku.....	29
2.4 Kerangka Teori	34
2.5 Kerangka Konsep.....	35
2.6 Hipotesis Penelitian.....	37
BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN.....	38
3.1 Jenis Penelitian.....	38
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian.....	38
3.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....	39
3.3.1 Populasi	39
3.3.2 Sampel	39
3.3.3 Metode Pengambilan Sampel.....	40
3.4 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	41
3.4.1 Variabel Penelitian	41
3.4.2 Definisi Operasional dan Cara Pengukuran	41
3.5 Data dan sumber data	46
3.5.1 Data Primer.....	46
3.5.2 Data Sekunder	47
3.6 Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data.....	47
3.6.1 Teknik Pengumpulan Data	47
3.6.2 Instrumen Pengumpulan Data	48
3.7 Teknik Pengolahan, Penyajian dan Analisis Data	49
3.7.1 Teknik Pengolahan Data	49
3.7.2 Teknik Penyajian Data	50
3.7.3 Teknik Analisis Data	51
3.8 Validitas dan Reliabilitas	51

3.8.1 Uji Validitas	51
3.8.2 Uji Reliabilitas.....	52
3.9 Alur Penelitian	53
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	54
4.1 Hasil Penelitian.....	54
4.1.1 Karakteristik Individu Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang	54
4.1.2 Tingkat Pengetahuan (Faktor Predisposisi) Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang	57
4.1.3 Faktor Pendukung Pada Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	58
4.1.4 Motivasi/Dukungan Keluarga (Faktor Pendorong) Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang	60
4.1.5 Perilaku Mengemudi Tidak Aman	61
4.1.6 Hubungan Karakteristik Individu Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang	62
4.1.7 Hubungan Faktor Predisposisi (Tingkat Pengetahuan) dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	66
4.1.8 Hubungan Faktor Pendukung dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang	67
4.1.9 Hubungan Antara Faktor Pendorong (Motivasi/Dukungan Keluarga) Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	69
4.1.10 Hubungan Antara Waktu Tempuh Satu Kali Keberangkatan Dengan Tingkat Pengetahuan Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	70
4.2 Pembahasan.....	71
4.2.1 Hubungan Antara Karakteristik Individu/Responden dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	71
4.2.2 Hubungan Antara Faktor Predisposisi (Tingkat Pengetahuan) dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang	78

4.2.3 Hubungan Antara Faktor Pendukung Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	80
4.2.4 Hubungan Antara Faktor Pendorong (Motivasi/Dukungan Keluarga) Dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	84
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN.....	86
5.1 Kesimpulan.....	86
5.2 Saran	87
DAFTAR PUSTAKA.....	89
LAMPIRAN.....	95



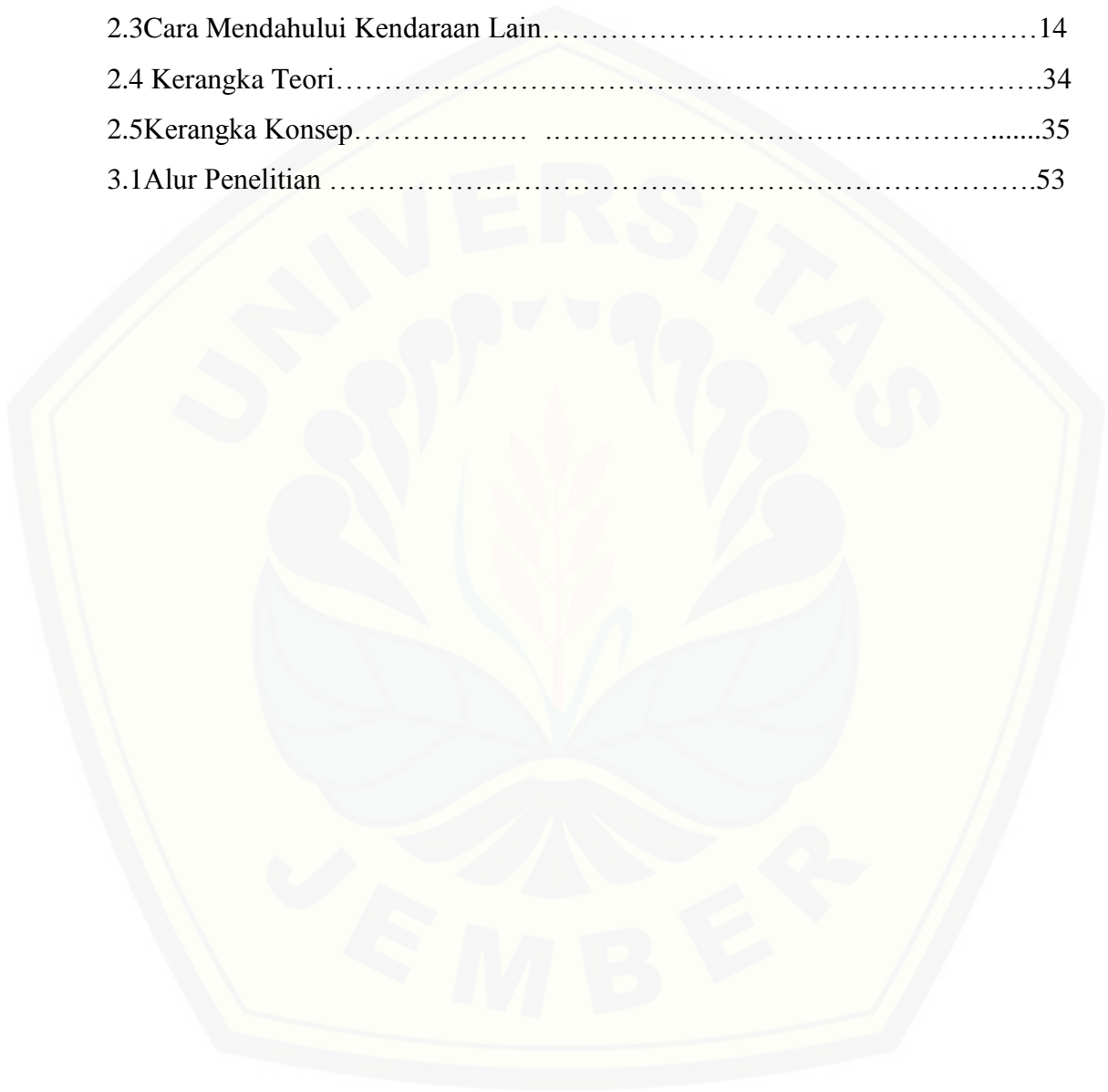
DAFTAR TABEL

2. 1 Perbandingan Kecepatan Dengan Jarak Dalam Meter.....	15
2. 2 Perbandingan Kecepatan Dengan Kelipatan Panjang Kendaraan Sendiri....	15
3.1 Definisi Operasional.....	41
4.1 Distribusi Frekuensi Lama Kerja Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	54
4.2 Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	55
4.3 Distribusi Frekuensi Lama Istirahat Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	55
4.4 Distribusi Frekuensi Waktu Tempuh Satu Kali Keberangkatan Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	56
4.5 Distribusi Frekuensi Jam Kerja Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	57
4.6 Distribusi Frekuensi Tingkat Pengetahuan Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	57
4.7 Distribusi Frekuensi Kondisi Kendaraan Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	58
4.8 Distribusi Frekuensi Kondisi Cuaca Pada Saat Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang Bekerja.....	59
4.9 Distribusi Frekuensi Pendapatan Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	60
4.10 Distribusi Frekuensi Motivasi/Duungan Keluarga Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang Perbulan.....	61
4.11 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang.....	62
4.12 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Lama Kerja.....	62
4.13 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Masa kerja.....	63

4.14 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Masa kerja	64
4.15 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Waktu Tempuh Satu Kali Keberangkatan.....	65
4.16 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Jam Kerja	66
4.17 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Tingkat Pengetahuan Responden	67
4.18 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Kondisi Kendaraan.....	67
4.19 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Kondisi Cuaca	68
4.20 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Pendapatan Responden	69
4.21 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Berdasarkan Motivasi/Dukungan Keluarga Responden	70
4.22 Distribusi Frekuensi hubungan waktu tempuh satu kali keberangkatan dengan tingkat pengetahuan.....	71

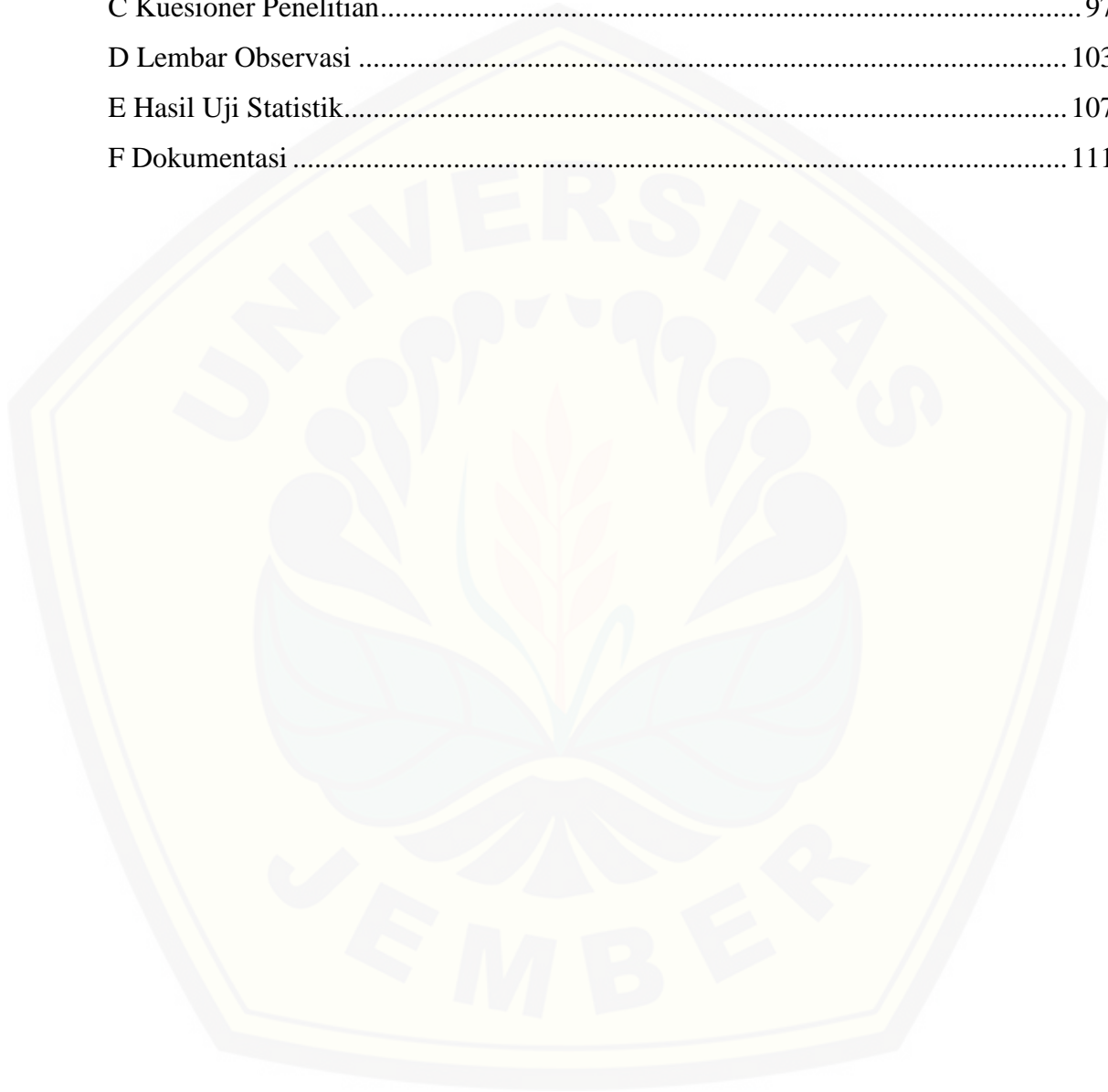
DAFTAR GAMBAR

2.1 Posisi Memegang Kemudi Yang Benar.....	12
2.2 Posisi Memegang Kemudi Yang Salah.....	12
2.3 Cara Mendahului Kendaraan Lain.....	14
2.4 Kerangka Teori.....	34
2.5 Kerangka Konsep.....	35
3.1 Alur Penelitian	53



DAFTAR LAMPIRAN

A Pernyataan Persetujuan	95
B Surat Ijin Penelitian	96
C Kuesioner Penelitian.....	97
D Lembar Observasi	103
E Hasil Uji Statistik.....	107
F Dokumentasi	111



DAFTAR SINGKATAN DAN NOTASI

Daftar singkatan

AKAP	= Angkutan Kota Antar Propinsi
AKDP	= Angkutan Kota Dalam Propinsi
APAR	= Alat Pemadam Api Ringan
LLAJ	= Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
PO	= Perusahaan Otobus
P3K	= Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan
SATLANTAS	= Satuan Polisi Lalu Lintas
SIM	= Surat Ijin Mengemudi
STNK	= Surat Tanda Nomer Kendaraan
UU	= Undang-Undang
WHO	= World Health Organization

Daftar Notasi

%	= persen
-	= sampai dengan
0	= derajat
/	= atau
<	= kurang dari
>	= lebih dari
\leq	= lebih kecil sama dengan
\geq	= lebih besar sama dengan
α	= derajat kepercayaan
p	=signifikansi

BAB 1.PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Jumlah sarana transportasi semakin bertambah seiring dengan kemajuan teknologi dan penambahan penduduk. Terdapat banyak sarana transportasi yang sudah ada, baik itu transportasi umum maupun pribadi. Pemerintah sudah menyediakan beberapa transportasi umum yang layak untuk masyarakat, baik darat, laut maupun udara. Pemerintah menyediakan angkutan kota, bus dalam kota, bus antar kota dan kereta api untuk sarana transportasi darat. Bus antar kota merupakan sarana transportasi yang cukup diminati oleh kalangan masyarakat Indonesia terutama kalangan ekonomi rendah. Hal tersebut dikarenakan harga tiket yang cukup terjangkau dan cukup mudah aksesnya daripada sarana transportasi lain.

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 penambahan kuantitas angkutan bus antar kota akan mengakibatkan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas. Mobilitas yang tinggi tersebut mendorong tingginya kepadatan lalu lintas, baik barang maupun manusia di seluruh dunia. Melihat perkembangan yang ada dari kepadatan lalu lintas tersebut, semakin banyak ditemukan fakta yang menunjukkan bahwa jalan raya justru menjadi ladang pembunuhan manusia (Ariwibowo, 2013:252). Hal itu dapat diperparah dengan perilaku pengendara dalam mengemudi yang buruk.

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. World Health Organization (WHO)

memperkirakan akan terdapat jumlah korban yang meningkat menjadi 1,9 juta orang pada tahun 2020. Jumlah kecelakaan di Indonesia menurut data *the global report on road safety* tahun 2015 yang dikeluarkan WHO, Indonesia menempati posisi ke tiga sebagai negara dengan jumlah kecelakaan lalu lintas di Asia di bawah Tiongkok dan India dengan total 38.279 kematian akibat kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal sekitar 0,015 persen dari total populasi penduduk di Indonesia. Berarti jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia sudah melebihi dari angka kematian tersebut.

Pasal 1 ayat 25 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyebutkan bahwa “kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”. Berdasarkan undang-undang tersebut kecelakaan lalu lintas juga tidak dapat diduga atau diketahui kapan terjadinya. Kecelakaan lalu lintas tidak dapat memilih umur, semua orang bisa mengalami kecelakaan lalu lintas, dari bayi sampai lanjut usia. Berdasarkan data Direktorat Jendral Perhubungan Darat pada tahun 2014 terdapat korban kecelakaan yang bervariasi dari segi umur. Korban kecelakaan tertinggi berada pada golongan anak sekolah dasar dengan korban 20.593 dan tingkat pertumbuhan rata-ratanya adalah 15,18 %.

Manusia adalah pengendali atau pengoperasi kendaraan, sehingga baik tidaknya suatu kendaraan melaju tergantung dari manusianya. Faktor perilaku manusia dalam mengendarai kendaraan merupakan salah satu faktor penentu aman atau tidaknya dalam mengemudi. Menurut Luthviatin *et al.*, (2012:73), perilaku adalah bentuk respon atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respon sangat bergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan.

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 *et al.*, 2012:92). Faktor predisposisi adalah faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku seperti tingkat pengetahuan. Faktor yang mendukung perilaku seseorang untuk dilakukan disebut faktor pendukung. Faktor yang menguatkan seseorang untuk berperilaku disebut faktor pendorong seperti motivasi/dukungan keluarga.

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.

Bus memang merupakan salah satu transportasi yang banyak digunakan masyarakat Indonesia, terbukti bus menjadi salah satu alat transportasi yang selalu digunakan masyarakat untuk bepergian ke luar kota. Akan tetapi jumlah peminat yang banyak ini tidak membuat bus menjadi sarana transportasi yang aman. Ada beberapa opini yang mengatakan bahwa bus merupakan alat transportasi yang mengemudi dengan tidak aman di jalan. Hal tersebut dikarenakan perilaku sopir bus yang sering melanggar peraturan lalu lintas, bahkan ada opini yang menganggap salah satu Perusahaan Otobus (PO) yang identik dengan insiden kecelakaan dan perilaku sopir yang mengemudi dengan tidak aman.

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%. 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. Angka tersebut lebih besar bila dibandingkan dengan jumlah kecelakaan mobil dengan rata-rata sekitar 0,0019% dari jumlah mobil yang ada di Indonesia. Sementara di Kabupaten Jember, berdasarkan data dari

Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) Kabupaten Jember tahun 2015 telah terjadi 14 kasus kecelakaan yang melibatkan bus. Daerah rawan kecelakaan pada tahun 2015 berdasarkan data SATLANTAS Kabupaten Jember berada di Jalan Umum Desa Rambipuji Kecamatan Rambipuji.

Terminal Tawang Alun merupakan terminal utama di kabupaten Jember. Terminal ini melayani angkutan umum terutama bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Antar Kota Antar Propinsi (AKAP). Selain melayani bus AKDP dan AKAP Terminal Tawang Alun juga melayani angkutan penghubung terminal-terminal kecil di Jember seperti Terminal Arjasa dan Terminal Pakusari. Terminal Tawang Alun menyediakan delapan jalur keberangkatan, salah satunya jalur keberangkatan Jember-Kencong-Lumajang. Jumlah armada bus yang beroperasi di Terminal Tawang Alun adalah sebanyak 200 bus. Jumlah armada bus untuk jalur keberangkatan Jember-Kencong-Lumajang sebanyak 40 bus yang terdiri dari beberapa Perusahaan Otobus (PO) yaitu Kenongo, Kenongo Indah, Laju, Restu Agung dan Peri Kesit. Jalur Jember-Kencong-Lumajang tersebut merupakan jalur pendek yang melalui Kecamatan Kencong. Jarak dari Jember-Kencong-Lumajang berjarak 87 km dengan waktu tempuh sekitar 2 jam 15 menit. Berdasarkan pernyataan dari salah satu sopir kondisi jalan jalur Jember-Kencong-Lumajang sudah lumayan bagus tetapi di daerah Kasian terdapat jalan yang rusak. Penerangan jalan, sudah bagus menurut para sopir bus.

Jadwal keberangkatan bus trayek Jember-Kencong-Lumajang dari pukul 03.00 WIB sampai pukul 19.30 WIB. Setiap hari tiap bus melakukan perjalanan pulang pergi dari Jember-Kencong-Lumajang sebanyak dua sampai tiga kali dengan lama kerja sopir bus adalah 15 jam dengan waktu istirahat yang tidak menentu, rata-rata sopir bus istirahat lima belas menit sampai setengah jam setiap satu kali keberangkatan. Rata-rata dalam satu kali keberangkatan dibutuhkan waktu sebanyak dua jam tiga puluh menit. Kecepatan rata-rata para sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang adalah 60-70 km/jam, akan tetapi kecepatan tersebut bisa lebih tinggi ataupun rendah tergantung dari selisih waktu antar bus dan jadwal “parkir” di terminal tujuan.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) POLRES Kabupaten Jember, rata-rata terdapat dua sampai empat kecelakaan bus yang terjadi setiap tahunnya selama lima tahun terakhir di trayek Jember-Kencong-Lumajang. Pada tahun 2017 trayek Jember-kencong-Lumajang menempati posisi pertama dengan jumlah kecelakaan terbanyak jika dibandingkan dengan trayek pendek lainnya yang ada di Jember seperti trayek Jember-Situbondo dan Jember-Banyuwangi yaitu sebanyak tiga kecelakaan. Kecelakaan tersebut dapat terjadi karena beberapa faktor, salah satunya kondisi jalan yang rusak di salah satu area yaitu daerah Kasian dan faktor jalur rawan kecelakaan di Jalan Umum Desa Rambipuji Kecamatan Rambipuji dan Jalan Diponegoro, Kencong (SATLANTAS POLRES JEMBER, 2015). Faktor kewaspadaan pengemudi juga pernah menjadi penyebab kecelakaan, menurut penuturan kepala Terminal Tawang Alun kecelakaan tersebut terjadi karena sopir bus mengemudikan bus secara terburu-buru dan tidak hati-hati.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan kepala Terminal Tawang Alun, perilaku mengemudi para sopir sudah baik meskipun ada beberapa sopir yang sering melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan. Ada beberapa sopir bus yang mengemudi dengan tidak aman menurut penuturan salah satu penumpang bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Hal tersebut dikarenakan sopir yang terburu-buru untuk sampai di terminal tujuan. Kondisi kendaraan yang dipakai masih kurang layak, terbukti dari beberapa kursi penumpang yang rusak, sarana keselamatan yang tidak ada/kurang layak seperti tidak adanya Alat Pemadam Api Ringan (APAR), alat pemecah kaca dan kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K). Sabuk pengaman untuk sopir tidak berfungsi dengan baik bahkan ada beberapa bus yang tidak ada sabuk pengamannya. Sopir jarang menggunakan sabuk pengaman, dari sepuluh sopir terdapat dua sopir yang menggunakan sabuk pengaman, padahal penggunaan sabuk pengaman merupakan salah satu komponen penting yang harus dilakukan untuk meminimalisir dampak dari kecelakaan yang mungkin terjadi.

Dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan dibidang transportasi khususnya transportasi antar kota maka diperlukan peningkatan kualitas

keselamatan mengemudi merupakan kunci keberhasilan program. Hal tersebut dapat dilaksanakan apabila ada dukungan dari pemerintah dan juga kesadaran diri untuk mengemudi dengan baik. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti merasa perlu melakukan penelitian mengenai faktor risiko yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir trayek Jember-Kencong-Lumajang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka perumusan masalah pada penelitian ini adalah: “Apa sajakah faktor risiko yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang?”

1.3 Tujuan

1.3.1 Tujuan Umum

Menganalisis faktor risiko yang berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

1.3.2 Tujuan Khusus

Berdasarkan tujuan umum yang telah disebutkan di atas, maka tujuan khusus yang ingin dicapai adalah:

- a. Mengidentifikasi faktor karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama istirahat, waktu tempuh satu kali keberangkatan dan jam kerja) pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang
- b. Mengidentifikasi faktor predisposisi (tingkat pengetahuan) perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- c. Mengidentifikasi faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan) perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang
- d. Mengidentifikasi faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga) perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- e. Mengidentifikasi perilaku mengemudi tidak aman sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang

- f. Menganalisis hubungan faktor karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama istirahat dan waktu tempuh satu kali keberangkatan dan jam kerja) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- g. Menganalisis hubungan faktor predisposisi (tingkat pengetahuan) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- h. Menganalisis hubungan faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca pendapatan) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- i. Menganalisis hubungan faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

1.4 Manfaat

1.4.1 Bagi Peneliti

Diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan, wawasan, pengalaman dan keterampilan bagi peneliti serta menambah wawasan peneliti di bidang kesehatan dan keselamatan kerja khususnya transportasi umum di darat.

1.4.2 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

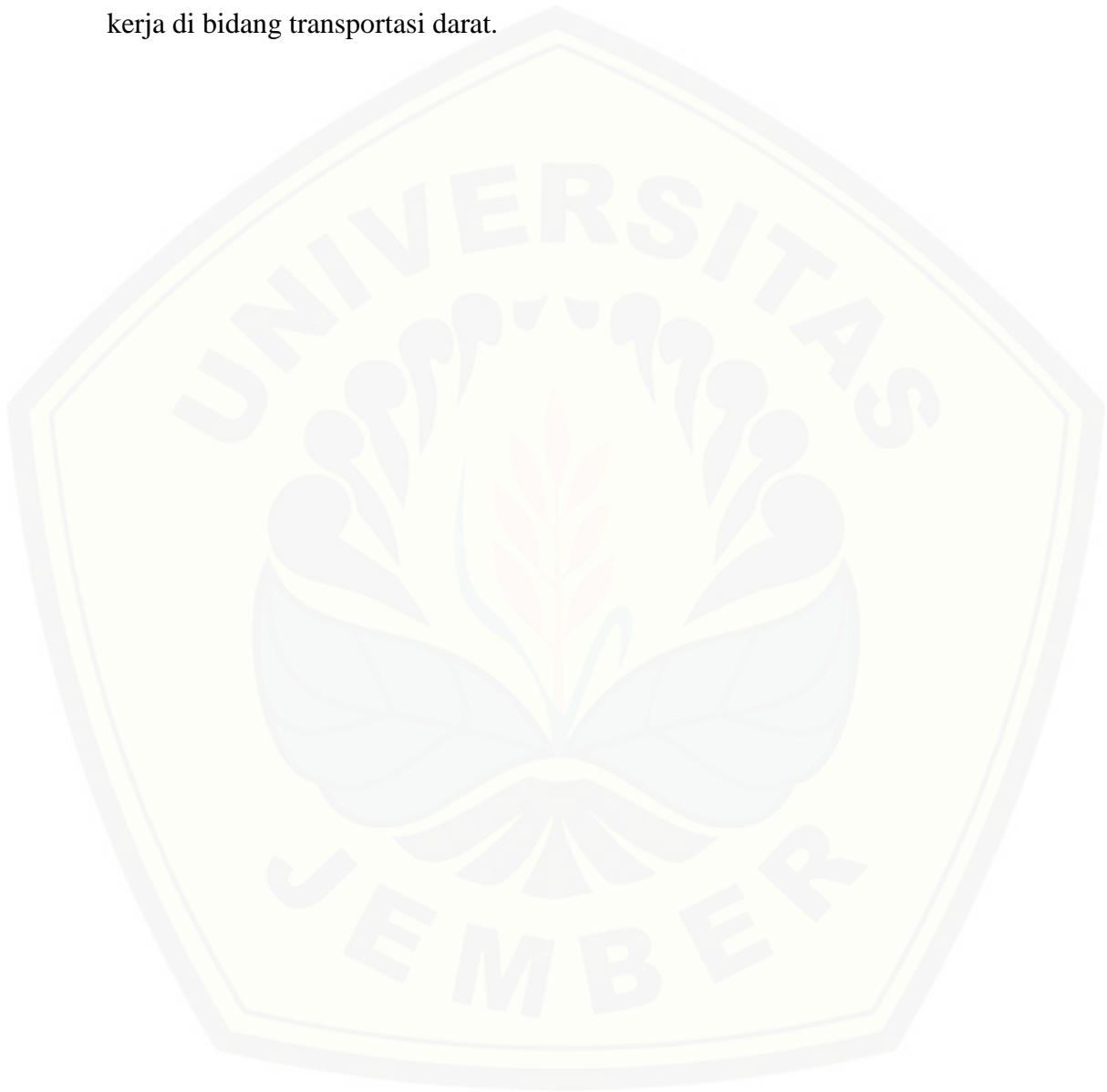
Diharapkan dapat memberikan bahan tambahan referensi dan bahan kepustakaan bagi mahasiswa dan pihak lain yang ingin melakukan penelitian di bidang kesehatan dan keselamatan kerja di sektor transportasi darat pada bagian kesehatan dan keselamatan kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

1.4.3 Bagi Kepolisian dan Instansi Tempat Penelitian

Sebagai bahan pertimbangan dalam usaha mencegah dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas dan memberikan informasi di bidang kesehatan dan keselamatan kerja sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

1.4.4 Bagi Masyarakat

Memberikan tambahan pengetahuan dan pengalaman dalam bidang kesehatan dan keselamatan kerja mengenai sebab terjadinya kecelakaan akibat kerja di bidang transportasi darat.



BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perilaku Mengemudi tidak aman

2.1.1 Definisi

Perilaku mengemudi tidak aman adalah perilaku mengendarai kendaraan yang tidak sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan yang ada di suatu negara. Menurut Bintarto (dalam Hamid, 2008:53) terdapat syarat utama yang harus dimiliki pengemudi yaitu 4A (*Alertness, Awareness, Anticipation, Attitude*). Seorang pengemudi harus selalu mengharapkan sesuatu yang tidak diharapkan, sehingga akan selalu waspada dan sadar, serta berhati-hati dalam bertindak saat mengemudikan kendaraan.

a. Alertness (kewaspadaan)

Dengan memiliki keterampilan dalam mengemudi yang aman, pengemudi akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan mobil dan keluar dari kondisi bahaya yang ada pada saat itu, karena dalam mengemudi tidak aman juga diajarkan teknik khusus mengenai *oversteering, understeering, dan recovery*. Situasi seperti tergelincir, atau menghindari jalanan yang berbatu terjal memerlukan teknik atau gerakan mengemudi yang khusus, dan ini bukan merupakan bagian yang dipersyaratkan untuk mendapatkan surat ijin mengemudi (SIM).

b. Awareness (kesadaran)

Awareness merupakan salah satu aspek dalam mengemudi yang aman agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan/mobil.

c. Attitude (tingkah laku)

Dengan *proactive attitude* (tingkah laku yang lebih gesit) saat berada di belakang kemudi, diharapkan pengemudi dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi lain dari pada harus melakukan tindakan yang negatif kepada mereka.

d. *Anticipation* (mengharapkan)

Salah satu bagian yang sangat penting dalam perilaku mengemudi yang aman adalah antisipasi, dimana pengemudi secara terus menerus mengamati area sekitar, untuk mengetahui adanya potensi bahaya (Redaksi detik.com, 2012; News.detik.com; 16 Desember 2016).

2.1.2 Faktor-Faktor Penting dalam Mengemudi

Mengemudikan kendaraan adalah pekerjaan serius yang harus dilakukan dengan sangat hati-hati, karena kelengahan atau kelalaian sedikit saja, sudah dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan (Suryajaya, 1995:16). Untuk itu ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi dan beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi.

a. Sebelum Mengemudi

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pemeriksaan si pengemudi atau individu. Pemeriksaan ini seperti memeriksa bahwa keadaan fisik (tidak sakit, tidak kelelahan) dan keadaan mental pengemudi baik-baik saja. Pengecekan pada kendaraan perlu juga dilakukan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima. Adapun hal-hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah sebagai berikut:

1) Pengecekan Mesin

Lakukan pengecekan ruang mesin minimal seminggu sekali pada bagian oli mesin, oli rem, air radiator, dan air aki. Pastikan ketinggian oli ataupun air berada dibawah garis maksimal. Selanjutnya cek juga karet-karet selang dan tali kipas. Pastikan semua mesin lentur dan tidak ada retakan (Surhayati, 2012:06).

2) Memanaskan mesin kendaraan sekitar 10-15 menit

Jangan terlalu lama memanaskan mobil, karena selain memboroskan bahan bakar, juga asap knalpot dapat membahayakan pernafasan.

3) Memeriksa ban mobil

- a) Cek tekanan angin dan kondisi ban mobil (termasuk ban cadangan) minimal seminggu sekali sebelum mobil digunakan. Periksa tekanan

angin dengan menggunakan *Tire Pressure Gauge*, dan pastikan tekanan sesuai dengan standard.

- b) Untuk memeriksa ketebalan ban, gunakan *Trade Wear Indicator*, yaitu berupa tanda segitiga pada dinding ban dan tonjolan pada telapak ban. Jika kembangan ban sudah rata dengan tonjolan tersebut, maka gantilah segera ban mobil.

4) Pengecekan bagian dalam mobil

Saat memasuki kabin mobil hal penting yang perlu dicek adalah kondisi karet pedal kopling, rem dan gas. Semuanya harus terpasang dengan baik dan tidak tipis. Lalu cek juga rem tangan mobil, terutama tuas dan penguncinya. Semuanya harus dalam keadaan berfungsi dengan baik.

- 5) Memeriksa bagian bawah kendaraan, untuk mengetahui adanya kemungkinan adanya kebocoran kecil.

6) Pengecekan lampu kendaraan

Pastikan semua lampu-lampu berfungsi dengan baik.

- 7) Memastikan kaca spion mobil dalam posisi yang tepat dan dalam keadaan bersih. Begitu juga dengan jendela mobil, sehingga tidak menghalangi pandangan.

- 8) Mengikat barang-barang yang mungkin bisa terjatuh dari kendaraan jika di rem mendadak.

- 9) Selalu menyediakan perlengkapan seperti ban cadangan, dongkrak dan alat-alat perkakas, untuk mengantisipasi kerusakan ringan di jalan.

- 10) Menyiapkan surat-surat kendaraan seperti SIM, STNK dan KTP selalu *update*, dan simpan ditempat yang mudah untuk ditemukan

- 11) Mengenakan sabuk pengaman secara benar, dan pastikan penumpang yang lain juga mengenakan sabuk pengaman. Sabuk pengaman (*seat belt*) yang baik harus memiliki pengait yang kuat terbuat dari besi, sehingga tidak mudah lepas atau patah saat terjadi hentakan yang keras. Sedangkan ujung yang terpasang pada plat *body* harus terkancing dengan baik.

- 12) Jika kendaraan dilengkapi dengan *system anti-lock brake/ anti breaking system (ABS)*, jangan tunggu sampai keadaan darurat, lakukan pengetesan

dengan cara menghentikan mobil secara cepat. Sebaiknya pengetesan dilakukan pada jalan yang licin dan saat hujan di pelataran parkir yang kosong untuk mengetahui apakah ABS berfungsi dengan baik ketika rem diinjak dengan sekuat-kuatnya (Surhayati, 2012:07).

b. Pada Saat Mengemudi

Ketika mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak terpancing dengan situasi di jalan. Berikut ini adalah hal-hal yang perlu untuk diperhatikan pada saat mengemudikan kendaraan:

- 1) Konsentrasi dan tenang saat mengemudi dan jangan lakukan aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi mengemudi seperti menerima telepon.
- 2) Mengemudi dengan kedua tangan pada posisi jam 3 dan jam 9. Posisi ibu jari harus tegak di atas setir dan tidak masuk ke lingkaran setir. Kebiasaan yang salah dari para pengemudi kendaraan roda empat adalah memegang lingkaran kemudi dengan satu tangan. Selain itu, kalau mobil hendak belok, telapak tangan biasanya dibalik ke atas untuk memutar kemudi sehingga kedua tangan terhadap setir mobil menjadi tidak optimal



Gambar 2. 1 Posisi Memegang Kemudi Yang Benar Gambar 2. 2 Posisi Memegang Kemudi Yang Salah

(Sumber: Sirait, 2014; news.okezone.com; diakses tanggal 8 Januari 2017)

Terdapat dua teknik olah kemudi yang tepat yaitu sebagai berikut:

a) Teknik Dorong

Teknik olah kemudi yang paling dasar dan aman digunakan di berbagai situasi, baik mengemudi pada kecepatan rendah ataupun tinggi.

b) Silang

Teknik ini dapat digunakan saat kecepatan rendah tapi membutuhkan radius putar yang cukup luas (Surhayati, 2012:08)

3) Pada saat mengemudi harus diikuti dengan sikap hati-hati dan konsentrasi, salah satunya adalah waspada terhadap situasi lalu lintas. Dengan melatih pandangan mata, maka akan dapat memprediksi situasi yang bakal terjadi di jalan pada saat mengemudi, dan dapat merencanakan tindakan yang tepat ketika menghadapi kondisi yang berbahaya, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan. Berikut ini adalah hal-hal yang harus diperhatikan untuk melatih pandangan mata saat mengemudi:

a) Mata melihat ke arah depan

Pandangan mata harus diarahkan ke depan secara menyeluruh, tidak hanya memperhatikan mobil di depan kendaraan saja tetapi juga lalu lintas di depan kendaraan tersebut, dengan tujuan agar dapat melihat perubahan yang terjadi dibadan jalan dengan jelas.

b) Pada saat melaju dengan kendaraan lain, pandangan mata diarahkan ke kiri dan ke kanan serta mengusahakan agar menghilangkan rintangan yang dapat mengganggu pandangan.

c) Mengecek kaca spion setiap setengah menit untuk melihat keadaan lalu lintas.

d) Ketika kendaraan melalui persimpangan, pindahkan arah pandang, sehingga mengetahui aktivitas setiap pengguna jalan yang dapat mempengaruhi situasi di persimpangan.

e) Saat kendaraan bergerak mundur dan hendak berkelok, arahkan pandangan kesekitar lokasi.

- 4) Memberikan kesempatan pada mobil *emergency* seperti ambulance, mobil polisi atau kendaraan lain yang memberikan *signal flashing*, dengan cara mengambil jalur sebelah kiri.
- 5) Mendahului kendaraan lain

Mendahului kendaraan lain adalah pekerjaan yang berbahaya, terutama bila dilakukan ketika kendaraan sedang berlari kencang. Hal yang paling penting dalam mendahului adalah harus mempunyai keyakinan pada kondisi kendaraan dan diri sendiri, sehingga tanpa ragu-ragu sedikit pun dapat melakukannya. Maksud mendahului yang sebenarnya adalah melewati kendaraan yang sampai mengganggu atau menghalangi perjalanan karena kecepatannya lebih lambat. Mendahului harus dari sebelah kanan, tidak boleh dari sebelah kiri, kecuali kendaraan yang didepan telah berada pada lajur kanan untuk berbelok ke kanan dan lajur kiri pun sudah menjadi bebas (Suryajaya, 1995:61).



Gambar 2. 3 Cara Mendahului Kendaraan Lain

(Sumber: Anonim, 2015; mobilku.org; diakses tanggal 8 Januari 2017)

- 6) Menjaga jarak

Jagalah jarak kendaraan dengan mobil di depan, serta arahkan pandangan ke titik-titik keramain untuk mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan. Cara yang paling mudah untuk menjaga jarak yaitu dengan alat bantu statis dipinggir jalan seperti tiang listrik atau pohon. Ketika mobil yang melaju di

depan melewati pohon tersebut, hitung sebagai 0 detik, dengan hitungan seribu satu, seribu dua, seribu tiga dst. Bila tiga detik kemudian atau lebih kendaraan yang anda kemudikan melewati pohon tersebut, maka anda berada pada jarak yang aman dengan mobil didepan, tetapi jika kurang dari tiga detik maka anda mungkin harus mengurangi tekanan gas pedal. Teknik ini dikenal dengan “*three second rule*”, yang artinya buatlah jarak mobil tiga detik dari mobil didepan. Pada kondisi hujan, berkabut atau kondisi berbahaya lainnya, hitungan harus di naikan menjadi lima detik. Pada umumnya orang akan bereaksi terhadap kondisi *emergency* paling tidak dalam setengah detik. Tabel berikut ini adalah jarak aman kendaraan pada saat kendaraan dijalankan pada kecepatan-kecepatan tertentu.

Tabel 2. 1 Perbandingan Kecepatan Dengan Jarak Dalam Meter

No	Kecepatan	Jarak minimal
1.	30 km/jam	10-15 meter
2.	40 km/jam	20 meter
3.	50 km/jam	25 meter
4.	60 km/jam	40 meter
5.	70 km/jam	50 meter
No	Kecepatan	Jarak aman minimal
6.	80 km/jam	60 meter
7.	90 km/jam	80 meter
8.	100 km/jam	100 meter
9.	120 km/jam	150-200 meter

Sumber: Suryajaya (1995:53)

Tabel 2. 2 Perbandingan Kecepatan Dengan Kelipatan Panjang Kendaraan Sendiri

No.	Kecepatan	Jarak aman minimal
1.	30 km/jam	2-3 kali kendaraan sendiri
2.	40 km/jam	4 kali kendaraan sendiri
3.	50 km/jam	5 kali kendaraan sendiri
4.	60 km/jam	8 kali kendaraan sendiri
5.	70 km/jam	10 kali kendaraan sendiri

6.	80 km/jam	12 kali kendaraan sendiri
7.	90 km/jam	16 kali kendaraan sendiri
8.	100 km/jam	20 kali kendaraan sendiri
9.	Di atas 200 km/jam	30-40 kali kendaraan sendiri

Sumber: Suryajaya (1995:53)

7) Menghindari bahaya

Bahaya merupakan sesuatu yang *omnipresent* (selalu mungkin terjadi), sedangkan keselamatan tidak dapat diterjemahkan secara sederhana sebagai ketidakadaan bahaya. Oleh karena itu keselamatan didefinisikan sebagai situasi dimana sistem berada di bawah kendali dan proses melukai tidak dimulai. Upaya pengendalian lebih ditekankan untuk menghindari bahaya itu sendiri, seperti yang tersebut dibawah ini:

- a) Jangan mengemudi disamping kendaraan besar (truk, bus, dll), dalam jangka waktu yang lama kecuali sangat diperlukan, karena kemungkinan pengemudi mobil besar tidak mengetahui kalau ada kendaraan disamping mobil yang dikemudikannya.
- b) Sebaliknya jika selalu diikuti oleh pengemudi mobil, yang berjarak dekat dengan kendaraan kita, sebaiknya mengambil jalur lalu lintas yang lain atau menghindari mobil tersebut. Namun jika tidak memungkinkan, perlambat laju kendaraan dengan tetap menjaga jarak yang aman dengan mobil di depan, agar mobil di belakang dan mobil yang kita kemudikan tetap aman jika harus berhenti secara mendadak.
- c) Menghindari mobil yang kelihatan rusak atau dalam kondisi yang tidak sempurna.
- d) Menghindari mobil yang dikemudikan dengan sering berpindah-pindah jalur di jalan yang sepi atau terlalu lama saat berada di persimpangan, karena kemungkinan pengemudi dalam keadaan mabuk, lelah atau sedang monelepon saat mengemudi.
- e) Jika memungkinkan, hindari obyek-obyek yang berada di jalan seperti tas plastik, tali/tambang, bahkan benda-benda yang biasa seperti ranting pohon karena dapat menimbulkan bahaya (Muthfisari, 2007:47).

d. Memarkir Kendaraan

- 1) Jika ingin memarkir kendaraan, pastikan tidak ada halangan/kendaraan lain yang menghalangi.
- 2) Memarkir kendaraan di tempat parkir yang aman, dan arahkan pandangan kesekitar lokasi saat memposisikan kendaraan untuk parkir.
- 3) Jika parkir ditempat yang disengat matahari, lepaskan wiper karena panas matahari bisa menyebabkan karet penghapus kaca tersebut lengket dikaca.

e. Penggunaan Jalur Jalan

Tata cara berlalu lintas di jalan adalah dengan mengambil jalur jalan sebelah kiri. Penggunaan jalur selain sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila:

- 1) Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya.
- 2) Ditunjuk atau ditetapkan oleh petugas yang berwenang, untuk digunakan sebagai jalur kiri yang bersifat sementara (Pasal 51 PP No.43 tahun 1993).

f. Tata Cara Berpapasan

Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas, harus memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan. Jika pengemudi terhalang oleh sesuatu rintangan atau pemakai jalan lain di depannya, harus mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan (Pasal 57 PP No.43 tahun 1993).

Pada jalan tanjakan atau menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya turun harus memberi kesempatan jalan kepada yang menanjak (Pasal 58 PP No.43 tahun 1993)

g. Tata Cara Memperlambat Kendaraan

Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya, harus mengamati situasi lalu lintas di samping dan belakang kendaraan serta memperlambat kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain (Pasal 60 PP No.43 tahun 1993).

2.3.3 Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi mengemudi tidak aman yaitu:

a. Tingkat pengetahuan

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu obyek tertentu. Penginderaan terjadi melalui pancaindera manusia yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga.

Berdasarkan pengalaman dan pengetahuan terbukti bahwa perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng dengan perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Menurut penelitian yang dilakukan Ariwibowo (2013) terhadap pengendara ojek sepeda motor, tingkat pengetahuan mempengaruhi perilaku mengemudi para pengendara ojek. Pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang dia ambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan.

b. Lama kerja

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari dan/atau malam hari. Jam Kerja bagi para pekerja di sektor swasta diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No.13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, khususnya pasal 77 sampai dengan pasal 85. Pasal 77 ayat 1, UU No.13 tahun 2003 mewajibkan setiap pengusaha untuk melaksanakan ketentuan jam kerja. Ketentuan jam kerja ini telah diatur dalam 2 sistem, yaitu:

- 1) 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu; atau
- 2) 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu.

Terkait jam kerja pengemudi, menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 Tahun 2009 ayat 3 disebutkan bahwa pengemudi kendaraan umum wajib beristirahat setengah jam setelah mengemudi selama empat jam berturut-turut. Menurut pasal yang sama ayat 4, dijelaskan bahwa dalam hal tertentu

pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 jam sehari, sudah termasuk waktu istirahat selama satu jam. Apabila lebih dari itu maka akan mengakibatkan kelelahan kerja.

Penelitian yang dilakukan oleh Kroons *et al.* (2014:6) membuktikan ada hubungan antara lama kerja dengan kelelahan kerja. Memperpanjang waktu kerja lebih dari kemampuan lama kerja tersebut biasanya tidak disertai efisiensi, efektivitas, dan produktivitas kerja yang optimal, bahkan biasanya terlihat penurunan kualitas dan hasil kerja serta bekerja dengan waktu yang berkepanjangan. Kelelahan kerja dapat mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman sopir bus, karena kelelahan kerja dapat menurunkan tingkat konsentrasi dari sopir bus.

c. Masa kerja

Semakin lama masa kerja pengemudi, semakin tinggi juga pengalaman dan *skill* yang dimiliki untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi. Pengemudi yang memiliki masa kerja yang sedikit atau pengemudi yang masih baru biasanya masih belum mengetahui secara mendalam seluk beluk mengemudi dengan selamat. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Rifal *et al.*(2015:12) terhadap pengemudi bus, terdapat hubungan antara masa kerja dengan keselamatan mengemudi. Firmansyah *et al.* (2013) dalam penelitiannya menyatakan bahwa masa kerja mempunyai hubungan yang signifikan dengan keselamatan mengemudi

Masa kerja yang lama akan membuat pengemudi lebih berhati-hati dan waspada dalam mengemudi. Seseorang yang berpengalaman ternyata mampu berprestasi lebih baik dari pengemudi dengan pengalaman yang kurang. Pengemudi yang mempunyai masa kerja atau pengalaman kerja yang kurang, berbanding lurus dengan tingkat keselamatan mengemudi yang kurang. Hal ini disebabkan karena pengemudi baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan tata cara yang benar dalam mengupayakan keselamatan mengemudi (Rifal *et al.*, 2015:5).

d. Lama istirahat

Istirahat adalah suatu keadaan tenang, relaks tanpa tekanan emosional, dan bebas dari perasaan gelisah. Istirahat kerja adalah waktu untuk pemulihan setelah melakukan pekerjaan untuk waktu tertentu. Istirahat kerja yang cukup bagi setiap pengemudi bus sangat penting. Pemanfaatan waktu istirahat kerja dengan baik dapat membantu dalam menjaga kondisi tubuh agar tidak mengalami kelelahan. Pada penelitian Firmansyah *et al.* (2013), terdapat hubungan positif lama istirahat dengan perilaku *safety driving* atau perilaku mengemudi secara aman. Jika istirahat pengemudi bus cukup maka perilaku mengemudinya aman begitu pula sebaliknya.

e. Waktu tempuh

Waktu tempuh adalah waktu yang diperlukan seseorang atau sebuah benda berpindah dari posisi satu ke posisi yang lainnya. Waktu tempuh dapat mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman seseorang. Waktu tempuh berkaitan dengan laju kendaraan yang dikendarai, dengan jarak yang sama semakin lama waktu tempuh maka semakin lambat laju kendaraan begitu pula sebaliknya.

f. Jam kerja

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari dan/atau malam hari. Jam kerja sopir bus dibagi menjadi dua atau tiga *shift* tergantung dari berapa jam trayek tersebut beroperasi. Orang yang mengemudi di malam hari lebih waspada daripada orang yang mengemudi di pagi hari. Mengemudi pada malam hari lebih berisiko daripada siang hari karena pengemudi dituntut untuk selalu mengawasi daerah yang akan dilalui.

g. Kondisi Kendaraan

Faktor kondisi kendaraan merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi kendaraan yang kurang perawatan akan berpotensi dalam terjadinya kecelakaan. Hal ini menunjukkan kondisi yang baik akan mampu memberikan jaminan menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas (Rifal, 2015:93).

Pengawasan dan perawatan yang baik pada kendaraan akan memberikan jaminan keselamatan di jalan raya. Kendaraan yang tidak layak jalan sangat berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Setiap kendaraan yang di gunakan di jalan raya seharusnya sudah mendapatkan sertifikasi layak jalan sesuai dengan standar yang berlaku. Standar keselamatan transportasi harus sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993, yaitu pengujian secara berkala (6 bulan) bagi seluruh kendaraan agar memenuhi standar kendaraan minimum yang diterima. Hal-hal penting yang harus diperiksa adalah sistem pengereman, sistem kemudi, kondisi ban, lampu-lampu, alat-alat keselamatan darurat yang meliputi pintu darurat, alat pemecah kaca seperti martil atau kapak, kotak P3K, dan alat pemadam api ringan.

h. Pendapatan

Bila ditinjau dari faktor sosial ekonomi, maka pendapatan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi tingkat wawasan seseorang. Pendapatan adalah jumlah uang yang diterima seseorang selama kurun waktu tertentu. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Haque dan Udin (dalam Noviyanti et al., 2014:1327), salah satu faktor yang berpengaruh terhadap disiplin berlalu lintas pengemudi bus adalah rata-rata pendapatan. Semakin tinggi pendapatan maka akan meningkatkan kesadaran akan pentingnya perilaku aman dalam mengemudi.

i. Kondisi cuaca

Cuaca buruk sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas, bahkan dalam berbagai peristiwa, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh cuaca buruk. Kondisi cuaca sangat berpengaruh pada perilaku mengemudi seseorang. Kondisi cuaca yang kering atau panas tidak akan membuat jalan licin, begitu pula sebaliknya cuaca hujan akan mengakibatkan jalan licin. Pengemudi akan berhati-hati dengan kondisi jalan yang licin karena jalan yang licin berisiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

j. Motivasi/dukungan keluarga

Dukungan sosial keluarga dibagi menjadi empat jenis menurut House (dalam Smet 1994:89) yaitu:

1) Dukungan emosional

Dukungan emosional adalah suatu keadaan kerohanian atau peristiwa kejiwaan yang dialami dengan senang atau tidak senang dalam hubungan dengan peristiwa mengenal dan bersifat subyektif. Mencakup ungkapan empati, kepedulian, dan perhatian terhadap individu yang bersangkutan.

2) Dukungan penghargaan

Meliputi ungkapan hormat, dorongan untuk maju, serta membantu seorang untuk melihat segi positif yang ada dalam dirinya untuk dibandingkan dengan orang lain yang berfungsi untuk menambah penghargaan diri dan persetujuan atas gagasan atau perasaan individu.

3) Dukungan instrumental

Mencakup bantuan langsung sesuai yang dibutuhkan individu, misalnya uang

4) Dukungan informatif

Salah satu faktor yang mempengaruhi suatu tindakan adalah ada atau tidaknya suatu informasi. Meliputi pemberian nasihat, petunjuk, saran-saran, ataupun umpan balik.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Mahawati *et al.* (2013), terdapat hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding/driving*. Hasil penelitian dari Colleet *al.* (2016) menunjukkan adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding*. Penelitian tersebut membuktikan bahwa dukungan keluarga sangat besar dan penting dalam penerapan *safety riding*. Bentuk dukungan keluarga bus dapat dalam bentuk teguran, nasihat dan dukungan finansial untuk beberapa hal misalnya biaya pemeliharaan dan perbaikan kendaraan.

2.2 Kecelakaan Lalu Lintas

2.2.1 Definisi

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang dapat menyebabkan kerugian baik pada manusia, properti dan proses produksi. Contoh kecelakaan adalah kecelakaan lalu lintas, peristiwa kebakaran di rumah tangga, seorang anak yang tidak sengaja menelan mainannya dan keracunan makanan

(Sujoso, 2012:16). Suatu peristiwa yang dapat digolongkan suatu kecelakaan jika bersifat: diluar kemauan manusia, disebabkan oleh kekuasaan dari luar yang berlangsung cepat dan mengakibatkan cedera badan jiwani.

Pasal 1 ayat 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa “kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”. Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan. Menurut Carter & Homburger (dalam Mahawati *et al.*, 2015:10) kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yaitu meliputi manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Berdasarkan beberapa definisi tentang kecelakaan lalu lintas tersebut maka dapat disimpulkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan/direncanakan, terjadi secara tiba-tiba yang melibatkan kendaraan lain ataupun tidak yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

2.2.2 Jenis Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas dibedakan menjadi 3 menurut pasal 229 Undang-Undang no.22 tahun 2009 yaitu:

a. Kecelakaan lalu lintas ringan

Kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang

b. Kecelakaan lalu lintas sedang

Kecelakaan lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang

c. Kecelakaan lalu lintas berat

Kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.
- b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2015), karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi:

- a. *Rear Angle* (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan,
- b. *Rear-End* (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah,
- c. *Sideswipe* (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan,
- d. *Head-On* (Ho), tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswipe*)
- e. *Backing*, tabrakan secara mundur

2.2.3 Faktor Penyebab Kecelakaan

Kecelakaan terjadi karena beberapa penyebab, menurut Warpani (2002:25), 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. Faktor-faktor pokok penyebab kecelakaan adalah kerusakan kendaraan, rancangan kendaraan, cacat pengemudi, permukaan jalan, dan rancangan jalan.

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi empat yaitu:

a. Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan, sebagian besar kecelakaan disebabkan oleh kesalahan dari pengemudinya baik itu mengantuk,

mabuk atau bermain telepon genggam. Sebagian pengguna jalan raya sering lalai dalam mengendarai kendaraan (Mahawati *et al.*, 2013:45). Menurut teori domino yang dikemukakan oleh Heinrich, ada dua faktor penyebab kecelakaan yang berasal dari manusia yaitu keturunan/herediter dan perilaku tidak aman. Keturunan atau herediter dalam hal ini adalah karakteristik atau kondisi yang dimiliki oleh seseorang yang berisiko celaka, misalnya keras kepala, ceroboh, lalai. Sedangkan yang dimaksud dengan perilaku tidak aman adalah kebiasaan yang berisiko terjadi kecelakaan, misalnya tidak memakai alat pelindung diri, bekerja melebihi jam kerja, atau kerja lembur pada malam hari tanpa istirahat yang cukup (Sujoso, 2012:19).

Perilaku manusia pada hakikatnya adalah suatu aktivitas dari pada manusia itu sendiri. Perilaku manusia dipengaruhi oleh interaksi antara faktor lingkungan, kendaraan dan manusia itu sendiri. Lalu kombinasi dari faktor fisiologis dan faktor psikologis menimbulkan reaksi dan aksi, yaitu timbulnya respon mengemudi dari pengendara terhadap rangsangan dari lingkungannya mengemudi.

b. Faktor kendaraan

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai akibat kondisi teknis yang tidak layak jalan ataupun penggunaannya tidak sesuai dengan ketentuan. Ada beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan karena faktor kendaraan, antara lain:

- 1) Rem blong, kerusakan mesin, ban pecah adalah merupakan kondisi kendaraan yang tidak layak jalan. Kemudi tidak baik, as atau kopel lepas, lampu mati khususnya pada malam hari, slip dan sebagainya.
- 2) *Overload* atau kelebihan muatan adalah merupakan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai ketentuan tertib muatan.
- 3) Desain kendaraan dapat merupakan faktor penyebab berat ringannya kecelakaan, tombol-tombol di *dashboard* kendaraan dapat mencederai orang terdorong kedepan akibat benturan, kolom kemudi dapat menembus dada pengemudi pada saat tabrakan. Demikian desain bagian depan kendaraan dapat mencederai pejalan kaki yang terbentur oleh kendaraan. Perbaikan desain

kendaraan terutama tergantung pada pembuat kendaraan namun peraturan atau rekomendasi pemerintah dapat memberikan pengaruh kepada perancang.

- 4) Sistem lampu kendaraan yang mempunyai dua tujuan yaitu agar pengemudi dapat melihat kondisi jalan di depannya konsisten dengan kecepatannya dan dapat membedakan/menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala penjuru tanpa menyilaukan

c. Faktor jalan

Faktor jalan terkait dengan kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor. Untuk itu perlu diperhatikan kondisi jalan yang akan dilalui oleh pengemudi.

d. Faktor cuaca

Cuaca merupakan salah satu faktor penting yang harus diperhatikan pengendara ketika mengemudi. Cuaca buruk sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas, bahkan dalam berbagai peristiwa, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh cuaca buruk. Kecelakaan biasanya terjadi dikarenakan jalan yang licin akibat hujan.

2.3 Perilaku

2.3.1 Definisi Perilaku

Perilaku dari pandangan biologis adalah merupakan suatu kegiatan atau aktivitas organisme yang bersangkutan. Perilaku manusia pada hakikatnya adalah suatu aktivitas dari pada manusia itu sendiri. Perilaku adalah apa yang dikerjakan organisme tersebut, baik dapat diamati secara langsung atau tidak langsung. Menurut ensiklopedia Amerika bahwa perilaku diartikan sebagai suatu aksi dan reaksi organisme terhadap lingkungan. Hal ini berarti bahwa perilaku baru terjadi apabila ada sesuatu yang diperlukan untuk menimbulkan reaksi yakni yang disebut rangsangan, dengan demikian suatu rangsangan tertentu akan menghasilkan reaksi perilaku tertentu (Luthviatin *et al.*, 2012:72).

Irwanto (dalam Luthviatin *et al.*, 2012:75) sebagai obyek empiris, perilaku mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Perilaku itu kasat mata tetapi penyebabnya mungkin tidak dapat diamati secara langsung.
- b. Perilaku mengenal berbagai tingkatan, ada perilaku sederhana (perilaku binatang atau sel) dan juga perilaku yang kompleks (perilaku sosial manusia). Ada perilaku yang sederhana seperti refleks tetapi ada juga yang melibatkan proses-proses mental fisiologis yang lebih tinggi.
- c. Perilaku bervariasi menurut jenis tertentu yang bisa diklasifikasikan. Salah satu klasifikasi yang dikenal adalah kognitif, afektif, dan psikomotorik masing-masing merujuk pada sifat rasional, emosional dan gerakan fisik dalam berfikir.
- d. Perilaku bisa disadari dan tidak disadari, walau sebagian besar perilaku sehari-hari disadari tetapi terkadang kita bertanya pada diri sendiri kenapa berperilaku seperti itu.

Perilaku manusia sebagian besar adalah perilaku yang dibentuk dan dipelajari. Menurut Walgito (dalam Luthviatin *et al.*, 2012:66) ada tiga cara terbentuknya perilaku seseorang:

- a. Kebiasaan, terbentuknya perilaku karena kebiasaan yang dilakukan, misal menggosok gigi sebelum tidur, bangun pagi dan sarapan pagi.
- b. Pengertian (*insigt*), terbentuknya perilaku ditempuh dengan pengertian, misalnya bila naik motor harus memakai helm karena helm tersebut untuk keamanan diri.
- c. Penggunaan model, pembentukan perilaku melalui contoh atau model. Model yang dimaksud adalah pemimpin, orang tua dan tokoh panutan lainnya.

2.3.2 Determinan Perilaku

Perilaku adalah bentuk respon atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme, namun dalam memberikan respon sangat bergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang,

namun respon tiap orang berbeda faktor-faktor yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku ini dapat dibedakan menjadi dua yaitu:

- a. Determinan atau faktor internal yakni karakteristik orang yang bersangkutan, yang bersifat *given* atau bawaan, misalnya: tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin, dan sebagainya.
- b. Determinan atau faktor eksternal, yakni lingkungan, baik lingkungan sosial, budaya, ekonomi, politik, dan sebagainya. Faktor lingkungan ini merupakan faktor yang dominan yang mewarnai perilaku seseorang.

Berdasarkan uraian diatas dapat dirumuskan bahwa perilaku adalah merupakan totalitas penghayatan dan aktivitas seseorang, yang baik faktor eksternal maupun internal. Dengan kata lain perilaku manusia sangatlah kompleks dan mempunyai bentangan yang sangat luas (Luthviatin *et al.*, 2012:73).

Green mencoba menganalisis perilaku manusia dari tingkat kesehatan. Menurut Green kesehatan seseorang dipengaruhi oleh dua faktor pokok yaitu faktor perilaku (*behaviour causes*) dan faktor diluar perilaku (*non behavior causes*). Perilaku ini ditentukan tiga faktor yaitu:

- a. Faktor predisposisi (*Predisposing factors*), yang terwujud dalam pengetahuan, sikap, kepercayaan, nilai dan sebagainya.
- b. Faktor pendukung (*Enabling factors*), yang terwujud dalam lingkungan fisik tersedia atau tidak tersedia fasilitas kesehatan, misalnya puskesmas, obat-obatan, alat kontrasepsi, jamban, dan sebagainya.
- c. Faktor pendorong (*Reinforcing factors*), yang terwujud dalam sikap dan perilaku tugas kesehatan yang merupakan kelompok referensi dari perilaku masyarakat.

Snehandu B.Kar menganalisis perilaku kesehatan dengan bertitik tolak bahwa perilaku itu merupakan fungsi dari:

- a. Niat seseorang untuk bertindak, sehubungan dengan kesehatan atau perawatan kesehatan (*Behaviour Intention*)
- b. Dukungan sosial dari masyarakat sekitar (*sosial support*)

- c. Ada atau tidaknya informasi tentang kesehatan atau fasilitas kesehatan (*accessibility of information*)
- d. Otonomi pribadi yang bersangkutan dalam hal ini mengambil tindakan atau keputusan (*personal autonomy*)
- e. Situasi yang memungkinkan untuk bertindak atau tidak bertindak (*action situation*)

Tim kerja dari WHO menganalisis bahwa yang menyebabkan seseorang berperilaku tertentu karena adanya empat alasan pokok. Pemikiran dan perasaan (*thoughts and feeling*), yakni dalam bentuk pengetahuan, persepsi, sikap, kepercayaan-kepercayaan dan penilaian seseorang terhadap obyek-obyek (Luthviatin *et al.*, 2012:94).

2.3.3 Domain Perilaku

Benyamin Bloom (dalam Luthviatin *et al.*, 2012:74) seorang ahli psikologi pendidikan membagi perilaku manusia itu ke dalam tiga domain, ranah atau kawasan yakni:

- a. Pengetahuan (*Knowledge*)

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu obyek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga.

Pengetahuan atau kognitif merupakan dominan yang sangat penting dalam bentuk tindakan seseorang (*overt behaviour*).

- 1) Proses adopsi perilaku

Dari pengalaman dan penelitian terbukti bahwa perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Penelitian Rogers (dalam Luthviatin *et al.*, 2012:74) mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru, didalam diri orang tersebut terjadi proses yang berurutan, yakni:

- a) *Awareness* (kesadaran), yakni orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui stimulus (obyek) terlebih dahulu.
- b) *Interest*, yakni orang mulai tertarik kepada stimulus
- c) *Evaluation* (menimbang-nimbang baik dan buruknya stimulus bagi dirinya). Hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.
- d) *Trial*, orang mulai mencoba perilaku baru.
- e) *Adoption*, subyek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran, dan sikapnya terhadap stimulus.

Apabila penerimaan perilaku baru atau adopsi perilaku melalui proses seperti ini didasari oleh pengetahuan, kesadaran, dan sikap positif, maka perilaku tersebut agar bersifat langgeng (*long lasting*). Sebaliknya apabila perilaku itu tidak didasari oleh pengetahuan dan kesadaran maka tidak akan berlangsung lama (Luthviatin *et al.*, 2012:74).

2) Tingkat Pengetahuan di Dalam Domain Kognitif

Pengetahuan yang tercakup dalam domain kognitif mempunyai enam tingkatan.

a) Tahu (*know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk kedalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali (*recall*) sesuatu yang spesifik dari seluruh badan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima.

b) Memahami (*comprehension*)

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang obyek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar.

c) Aplikasi (*application*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi *real* (sebenarnya). Aplikasi disini dapat diartikan sebagai aplikasi atau penggunaan hukum-hukum, rumus, metode, prinsip, dan sebagainya dalam konteks atau situasi yang lain.

d) Analisis (*analysis*)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau obyek ke dalam komponen-komponen, tetapi masih dalam satu struktur organisasi, dan masih ada kaitannya satu sama lain.

e) Sintesis (*synthesis*)

Sintesis menunjuk kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu bentuk keseluruhan yang baru. Dengan kata lain sintesis adalah suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang ada.

f) Evaluasi (*evaluation*)

Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau obyek. Penilaian-penilaian itu didasarkan pada sesuatu kriteria yang ditentukan sendiri, atau menggunakan kriteria-kriteria yang telah ada.

b. Sikap (*attitude*)

Sikap merupakan reaksi atau respons yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau obyek. Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu yang dalam kehidupan sehari-hari merupakan reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial. Sikap belum merupakan suatu tindakan atau aktivitas, akan tetapi merupakan predisposisi tindakan suatu perilaku.

1) Komponen Pokok sikap

Dalam bagian lain Alport (dalam Luthviation *et al.*, 2012:77) menjelaskan bahwa sikap itu mempunyai tiga komponen pokok yaitu:

- a) Kepercayaan (keyakinan), ide, dan konsep terhadap suatu obyek.
- b) Kehidupan emosional atau evaluasi terhadap suatu obyek.
- c) Kecenderungan untuk bertindak (*tend to behave*)

Ketiga komponen ini secara bersama-sama membentuk sikap yang utuh (*total attitude*). Dalam penentuan sikap yang utuh ini, pengetahuan, pikiran, keyakinan, dan emosi memegang peranan penting.

2) Berbagai tingkatan sikap

Sebagai halnya pengetahuan, sikap ini memiliki berbagai tingkatan.

a) Menerima (*receiving*)

Menerima diartikan bahwa orang (subyek) mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan (object).

b) Merespon (*responding*)

Memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah suatu indikasi dari sikap.

c) Menghargai (*valuing*)

Mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan suatu masalah adalah suatu indikasi sikap tingkat tiga.

d) Bertanggungjawab (*responsible*)

Bertanggungjawab atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala risiko yang merupakan sikap yang paling tinggi.

c. Praktik atau tindakan (*practice*)

Suatu sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan (*overt behavior*). Untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan nyata diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan, antara lain adalah fasilitas. Praktik ini mempunyai beberapa tingkatan.

1) Persepsi (*perception*)

Mengenal dan memilih berbagai obyek sehubungan dengan tindakan yang akan diambil adalah merupakan praktik tingkat pertama.

2) Respon terpimpin (*guidedresponse*)

Dapat melakukan sesuatu sesuai dengan urutan yang benar dan sesuai dengan contoh adalah merupakan indikator praktik tingkat dua.

3) Mekanisme (*mechanism*)

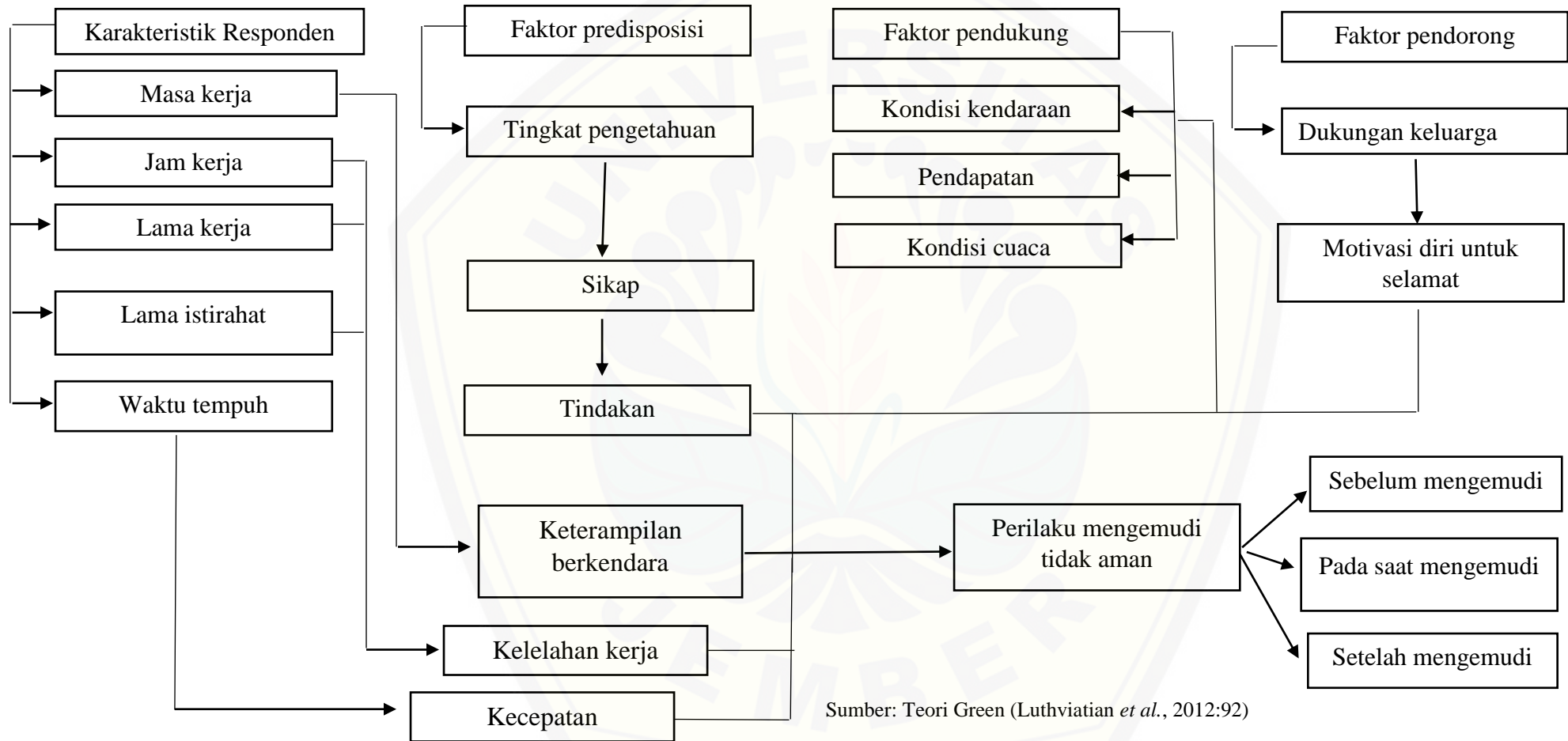
Apabila seseorang telah dapat melakukan sesuatu dengan benar secara otomatis atau sesuatu itu sudah merupakan kebiasaan maka ia sudah mencapai praktik tingkat tiga.

4) Adopsi (adoption)

Adaptasi adalah suatu praktik atau tindakan yang sudah berkembang dengan baik. Artinya tindakan itu sudah dimodifikasinya tanpa mengurangi kebenaran tindakan tersebut. Pengukuran perilaku dapat dilakukan secara tidak langsung yakni dengan wawancara terhadap kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan beberapa jam, hari atau bulan yang lalu. Pengukuran juga dapat dilakukan secara langsung, yakni dengan mengobservasi tindakan atau kegiatan responden.



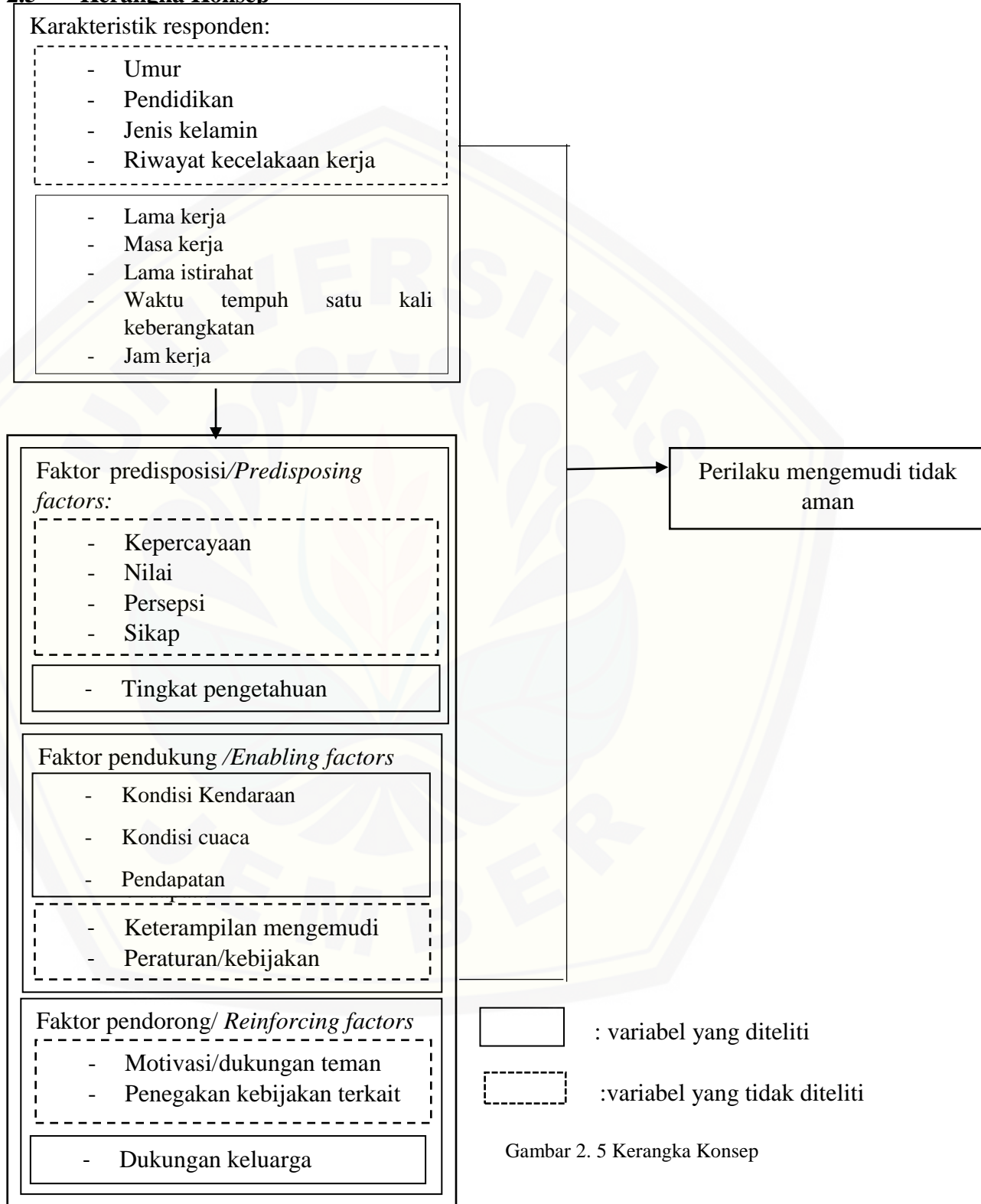
2.4 Kerangka Teori



Sumber: Teori Green (Luthviatian *et al.*, 2012:92)

Gambar 2.4 Kerangka Teori

2.5 Kerangka Konsep



Gambar 2. 5 Kerangka Konsep

Kerangka konsep dalam penelitian ini mengacu pada kerangka teori yang telah disebutkan. Perilaku menurut teori Green dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu faktor predisposisi, faktor pendukung dan faktor penguat. Karakteristik responden dapat mempengaruhi ke tiga faktor tersebut, karakteristik responden juga dapat mempengaruhi secara langsung pada perilaku. Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman yaitu karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama istirahat, jam kerja, dan waktu tempuh satu kali keberangkatan), faktor predisposisi (tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan), dan faktor penguat (motivasi/dukungan keluarga).

Ada beberapa variabel yang tidak diteliti dalam penelitian ini dikarenakan pada penelitian- penelitian sebelumnya variabel-variabel tersebut tidak terdapat hubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman atau variabel tersebut sudah banyak diteliti. Tidak terdapat hubungan antara variabel riwayat kecelakaan kerja, sikap, umur dan tingkat pendidikan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Agustiningrum (2015). Rifal (2015) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa tidak terdapat hubungan antara umur sopir bus dengan risiko kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan penelitian Ariwibowo (2013) terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku mengemudi tidak aman, semakin rendah tingkat pengetahuan maka perilaku mengemudi tidak amannya semakin berat atau besar. Kerja terlalu lama akan meningkatkan kelelahan sehingga berpotensi untuk mengemudi secara tidak aman. Masa kerja yang semakin lama maka akan meningkatkan kemampuan mengemudi dan antisipasi pada bahaya. Istirahat yang cukup akan menurunkan kelelahan setelah bekerja, sebaliknya jika waktu istirahat kurang maka akan meningkatkan kelelahan dan menurunkan konsentrasi. Jam kerja juga mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman, sopir yang bekerja pada *shift* sore akan lebih berhati-hati dalam mengemudi. Waktu tempuh dalam satu kali keberangkatan akan memperlihatkan seberapa cepat kendaraan itu melaju.

Faktor pendukung atau *enabling factors* seperti kondisi cuaca, kendaraan dan pendapatan mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Rifal (2015), terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku mengemudi sopir bus. Pendapatan yang diperoleh oleh sopir bus akan berpengaruh pada perilaku mengendarai sopir, semakin sopir ingin pendapatan yang lebih dengan memuat penumpang yang banyak maka akan semakin tidak aman perilaku mengemudinya. Pada saat kondisi hujan sopir akan lebih berhati-hati mengemudikan bus begitu pula sebaliknya. Motivasi atau dukungan dari anggota keluarga akan berpengaruh terhadap kondisi psikologis dari sopir.

2.6 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka konsep diatas, maka hipotesis yang diujikan dalam penelitian ini adalah:

- a. Ada hubungan antara faktor karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama istirahat dan waktu tempuh satu kali keberangkatan dan jam kerja) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- b. Ada hubungan antara faktor predisposisi (tingkat pengetahuan) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- c. Ada hubungan antara faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca, pendapatan) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- d. Ada hubungan antara faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian observasi analitik. Penelitian observasi analitik adalah penelitian yang mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi. Kemudian melakukan analisis dinamika korelasi antar fenomena, baik antara faktor risiko dengan faktor efek, antar faktor risiko, maupun antar faktor efek (Notoatmodjo, 2012:37).

Menurut segi waktunya, penelitian ini termasuk penelitian *cross sectional*. Penelitian *cross sectional* adalah suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat (*point time approach*). Artinya, tiap subyek penelitian hanya diobservasi sekali saja dan pengukuran dilakukan terhadap status karakter atau variabel subyek pada saat pemeriksaan (Notoatmodjo, 2012:38).

Terdapat dua variabel penelitian yaitu variabel bebas dan terikat. Variabel bebas pada penelitian ini adalah 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, pendapatan) dan faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga).

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember dan di wilayah kerja trayek Jember-Kencong-Lumajang. Trayek Jember-Kencong-Lumajang merupakan trayek pendek dengan tingkat kecelakaan paling banyak diantara trayek pendek lainnya seperti trayek Jember-Situbondo dan trayek Jember-Banyuwangi. Rata-rata jumlah kecelakaan selama lima tahun terakhir adalah dua sampai empat kecelakaan tiap tahunnya. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Desember 2016 – Agustus 2017. Kegiatan ini dimulai dengan observasi awal, penyusunan proposal, pelaksanaan kegiatan, pemantauan, analisis hasil penelitian, penyusunan laporan sampai hasil dapat diseminarkan

3.3 Populasi dan Sampel Penelitian

3.3.1 Populasi

Populasi penelitian adalah kumpulan dari individu dengan kualitas serta ciri-ciri yang telah ditetapkan (Nazir, 2009:271). Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada obyek/subyek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subyek atau obyek itu (Sugiyono, 2014:80). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi bus trayek Jember-Kencong-Lumajang yang masih aktif beroperasi sejumlah 40 orang.

3.3.2 Sampel

Sampel penelitian adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti (Arikunto, 2010:131). Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2014:62). Besar sampel pada penelitian ini harus memenuhi kriteria inklusi sebagai berikut:

Kriteria inklusi adalah kriteria yang perlu dipenuhi oleh setiap anggota populasi yang dapat diambil sebagai sampel. Kriteria inklusi pada penelitian ini yaitu:

- 1) Sopir trayek Jember-Kencong-Lumajang yang memiliki kartu identitas sopir dari perusahaan otobus (PO) tempat sopir bekerja.
- 2) Sopir trayek Jember-Kencong-Lumajang yang setiap hari pulang ke rumah
- 3) Sopir trayek Jember-Kencong-Lumajang yang bersedia di wawancarai

Pengambilan Besar sampel dilakukan dengan menggunakan rumus *minimal sampel size* dari Lameshow (Eriyanto, 2007: 296) dengan rumus:

$$n = \frac{Z^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{d^2(N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Keterangan:

- n : Besar sampel minimal
N : Jumlah populasi
Z : Standar deviasi normal
d : Derajat ketepatan yang digunakan

p : Proporsi target populasi adalah 0,5

q : Proporsi target atribut $1-p = 0,5$

$$n = \frac{Z^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{d^2(N-1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

$$n = \frac{40 \cdot (1,96)^2 \cdot 0,5 \cdot (1-0,5)}{(0,05)^2 \cdot (40-1) + (1,96)^2 \cdot 0,5 \cdot (1-0,5)}$$

$$n = \frac{40 \cdot (3,8416) \cdot 0,25}{0,0025 \cdot (39) + (3,8416) \cdot 0,25}$$

$$n = \frac{38,416}{0,0975 + 0,9604}$$

$$n = \frac{38,416}{1,0579}$$

$$n = 36,313 = 37$$

Jadi sampel dalam penelitian ini adalah 37 sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

3.3.3 Metode Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel yang akan dilakukan dalam eksperimen ini menggunakan teknik pengambilan sampel acak sederhana (*simplerandom sampling*). Sampel diambil secara acak, tanpa memerhatikan tingkatan yang ada dalam populasi, tiap elemen populasi memiliki peluang yang sama dan diketahui untuk terpilih sebagai subyek (Noor, 2014:151). Ciri utama dari sampling acak atau *random sampling* adalah bahwa setiap unsur dari keseluruhan populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dipilih. Teknik pelaksanaan pengambilan sampel acak sederhana dapat dilakukan dengan menggunakan gulungan kertas sesuai dengan urutan nomer sampel dan disesuaikan dengan besarnya populasi. Kegiatan ini dilakukan terus sampai jumlah sampel yang diinginkan.

3.4 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

3.4.1 Variabel Penelitian

Variabel mengandung pengertian ukuran atau ciri yang dimiliki oleh anggota-anggota suatu kelompok yang berbeda dengan yang dimiliki oleh kelompok yang lain. Variabel penelitian dibedakan menjadi dua yaitu:

a. Variabel terikat (*dependent*)

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel bebas atau variabel *independent*. Sugiyono (2014:59) mengatakan variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

b. Variabel bebas (*independent*)

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahan atau timbulnya variabel-variabel *dependent* (Sugiyono, 2014:59). Artinya variabel bebas adalah variabel yang menjadi penyebab variabel terikat. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah karakteristik individu (lama kerja, masa kerja, lama istirahat, waktu tempuh satu kali keberangkatan dan jam kerja), faktor predisposisi (tingkat pengetahuan), pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan) dan pendorong (dukungan keluarga).

3.4.2 Definisi Operasional dan Cara Pengukuran

Tabel 3. 1 Definisi Operasional

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik Pengumpulan Data	Kriteria Penilaian	Skala Data
1.	Lama kerja	Waktu kerja sopir bus dalam rentang waktu pukul 03.00-19.30 WIB	Kuesioner dan wawancara	Pengkategoriannya ada 2 yaitu : 1. ≤ 8 jam 2. > 8 jam	Ordinal
2.	Masa kerja	Waktu kerja sopir bus yang dihitung dari tahun sejak pertama menjadi sopir bussampai penelitian dilakukan	Kuesioner dan wawancara	Pengkategoriannya ada 2 yaitu : 1. Baru (< 3 tahun) 2. Lama (≥ 3 tahun)	Ordinal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik Pengumpulan Data	Kriteria Penilaian	Skala Data
3.	Lama istirahat	Waktu jeda sopir bus setelah mengemudi satu kali keberangkatan	Kuesioner dan wawancara	Pengkategoriannya ada 2 yaitu : 1. < 15 menit 2. \geq 15 menit (Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 Tahun 2009)	Ordinal
4.	Waktu tempuh satu kali keberangkatan	Waktu yang diperlukan sopir untuk mengemudikan bus dari terminal keberangkatan ke terminal tujuan.	Observasi	Pengkategoriannya ada 2 yaitu : 1. < 2 jam 2. \geq 2 jam	Ordinal
5.	Jam kerja	Waktu sopir ketika sedang mengemudikan bus	Kuesioner dan wawancara	Pengkategoriannya ada 2 yaitu : 1. <i>Shift</i> pagi (03.00-11.30) 2. <i>Shift</i> sore (11.31-19.30)	Nominal
6.	Tingkat pengetahuan	Segala sesuatu yang diketahui oleh responden tentang cara mengemudi yang aman yang terdiri dari empat komponen <i>awareness</i> , <i>attitude</i> , <i>anticipation</i> dan <i>alaretness</i>	Kuesioner dan wawancara	Terdapat 20 pernyataan yang dinyatakan dalam skala bertingkat, dengan pemberian skor sebagai berikut 1. Benar : 1 2. Salah: 0 Kategori skor total. Rentang = nilai tertinggi – nilai terendah = 20-0 =20 Kelas = 3 Panjang kelas interval = rentang/banyak kelas =20/3 = 6,67 =7 Pengkategorian nilai sebagai berikut: 1.Tingkat pengetahuan tentang perilaku mengemudi yang aman rendah jika mendapat nilai	Ordinal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik Pengumpulan Data	Kriteria Penilaian	Skala Data
				0-6 2. Tingkat pengetahuan tentang perilaku mengemudi yang aman sedang jika mendapat nilai 7-13 Tingkat pengetahuan tentang perilaku mengemudi yang aman tinggi jika mendapat nilai 14-20	
7.	Kondisi Kendaraan	Gambaran umum suatu kendaraan yang meliputi berbagai aspek dari uji berkala, ban, rem, lampu, klakson, muatan, kaca, alat penunjang keselamatan dan <i>safety belt</i>	Observasi	Terdapat 10 aspek yang dinyatakan dalam skala bertingkat, dengan pemberian skor sebagai berikut 1 Ya :1 2 Tidak : 0 Kategori skor total. Rentang = nilai tertinggi – nilai terendah = 10 – 0 . kelas = 2 . Panjang kelas interval = rentang/banyak kelas = 10/2 = 5 Pengkategorian nilai sebagai berikut : 1.kondisi kendaraan buruk jika mendapat nilai 0-4 2.Kondisi kendaraan baik jika mendapat nilai 5-10	Ordinal
8.	Kondisi cuaca	Keadaan cuaca pada saat sopir sedang mengemudi.	Observasi	Pengkategorian nya ada 3 yaitu : 1. Cuaca cerah (terdapat sinar matahari, langit berwarna biru	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik Pengumpulan Data	Kriteria Penilaian	Skala Data
				dan/atau berawan) 2. Cuaca mendung (langit berwarna kelabu) 3. Cuaca hujan (terdapat air yang turun dari langit) (Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika, 2017)	
9.	Pendapatan	Jumlah uang yang diterima sopir bus dalam kurun waktu tertentu	Kuesioner dan wawancara	<p>Pengkategorian, Rentang = pendapatan tertinggi-pendapatan terendah $4.500.000 - 1.500.000 = 3.000.000$. Kelas = 3</p> <p>Panjang kelas interval = rentang/banyak kelas $= 3.000.000 / 3 = 1.000.000$</p> <p>Pengkategorian nilai sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pendapatan rendah jika pendapatan Rp. 1.500.000 – 2.500.000 2. Pendapatan sedang jika pendapatan Rp. 2.500.001 – 3.500.000 3. Pendapatan tinggi jika pendapatan Rp. 3.500.001 – 4.500.000 	Ordinal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik Pengumpulan Data	Kriteria Penilaian	Skala Data
10.	Motivasi/dukungan dari keluarga	Dukungan, peringatan dan perhatian anggota keluarga terhadap keselamatan mengemudi sopir bus yang terbagi menjadi tiga bagian yaitu dukungan emosional, penghargaan dan informative	Kuesioner dan wawancara	<p>Terdapat 10 aspek yang dinyatakan dalam skala bertingkat, dengan pemberian skor sebagai berikut</p> <ol style="list-style-type: none"> Selalu (setiap hari/setiap akan berangkat) :3 Kadang-kadang (terkadang melakukan/tidak) : 2 Tidak pernah:1 <p>Kategori skor total. Rentang = nilai tertinggi – nilai terendah = 30-10 = 20 Kelas = 3 Panjang kelas interval = rentang/banyak kelas = 20/3 = 7 Pengkategorian nilai sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> Motivasi/dukungan keluarga rendah jika mendapat nilai 10-16 Motivasi/dukungan keluarga sedang jika mendapat nilai 17- 23 Motivasi/dukungan keluarga baik jika mendapat nilai 24-30 	Ordinal
11.	Perilaku mengemudi tidak aman	Perbuatan nyata responden yang berkaitan dengan mengemudikan kendaraan yang tidak sesuai dengan prinsip keselamatan	Observasi	<p>Terdapat 20 aspek yang dinyatakan dalam skala bertingkat, dengan pemberian skor sebagai berikut</p> <ol style="list-style-type: none"> Ya : 0 	Ordinal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik Pengumpulan Data	Kriteria Penilaian	Skala Data
		mengemudi dari sebelum mengemudi, pada saat mengemudi dan setelah mengemudi		2. Tidak : 1 Kategori skor total. Rentang = nilai tertinggi – nilai terendah = 20-0 = 20 Kelas = 3 Panjang kelas interval = rentang/banyak kelas = 20/3 = 7 Pengkategorian nilai sebagai berikut: Perilaku mengemudi tidak aman berat jika mendapat nilai 0-6 1. Perilaku mengemudi tidak aman sedang jika mendapat nilai 7-13 2. Perilaku mengemudi tidak aman ringan jika mendapat nilai 14-20	

3.5 Data dan sumber data

3.5.1 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari sumber pertama, atau dengan kata lain data yang pengumpulannya dilakukan sendiri oleh peneliti secara langsung (Widoyoko, 2012:22). Sumber data primer dalam penelitian ini didapatkan langsung dari wawancara dan observasi pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi data jumlah kecelakaan bus di terminal trayek Jember-Kencong-Lumajang, karakteristik responden (masa kerja, lama kerja, lama istirahat, waktu tempuh satu kali keberangkatan dan jam kerja), tingkat pengetahuan responden, pendapatan responden, kondisi cuaca, kondisi kendaraan, dukungan keluarga responden

terhadap perilaku mengemudi responden dan perilaku mengemudi tidak aman responden.

3.5.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang dikumpulkan oleh orang atau lembaga lain, dengan kata lain bukan data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti. Selain itu menurut Sugiyono (2014:38), data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data. Sumber data sekunder dalam penelitian ini didapatkan dari Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) Kabupaten Jember, Dinas Perhubungan, dan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Jember selama lima tahun terakhir dan jadwal keberangkatan bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

3.6 Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

3.6.1 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan baku untuk memperoleh data yang diperlukan (Nazir, 2009:175). Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Wawancara

Wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu (Sugiyono, 2014:317). Jenis wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini adalah wawancara terpimpin. Wawancara terpimpin adalah wawancara berdasarkan pedoman-pedoman berupa kuesioner yang telah disiapkan sebelumnya. Pertanyaan-pertanyaan di dalam pedoman (kuesioner) tersebut disusun sedemikian rupa sehingga mencakup variabel-variabel yang berkaitan dengan hipotesis (Notoatmodjo, 2012:141). Metode wawancara dalam penelitian ini digunakan untuk mencari data terkait jam kerja, lama kerja, masa kerja, lama istirahat, tingkat pengetahuan, pendapatan dan motivasi/dukungan keluarga.

b. Observasi

Pengumpulan data dengan observasi langsung atau pengamatan langsung adalah cara pengambilan data dengan menggunakan mata tanpa ada pertolongan alat standar lain untuk keperluan tersebut (Nazir, 2009:175). Observasi dalam penelitian ini untuk mengetahui perilaku mengemudi tidak aman responden dari sebelum mengemudi, pada saat mengemudi dan setelah mengemudi dan juga untuk mendapatkan data tentang waktu tempuh satu kali keberangkatan, kondisi cuaca dan kondisi kendaraan. Observasi perilaku mengemudi tidak aman sopir dilakukan selama perjalanan dari Terminal Tawang Alun Jember Sampai Terminal Kencong Jember atau dari Terminal Wonorejo Lumajang sampai Terminal Kencong Jember dan dilaksanakan satu kali pengamatan setiap responden selama 30 menit sejak bus meninggalkan terminal keberangkatan. Jadi dalam satu hari, satu orang peneliti mengobservasi perilaku mengemudi tidak aman dari sebelum mengemudi, pada saat mengemudi dan setelah mengemudi sebanyak dua responden

c. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah teknik mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, buku, dan sebagainya. Arikunto (2010: 274) mengatakan bahwa metode dokumentasi yaitu metode yang mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, agenda dan sebagainya. Metode dokumentasi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah data-data dari Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) Kabupaten Jember berupa data jumlah dan jenis kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember selama sepuluh tahun terakhir, data-data dari Unit Pelaksana Teknis Terminal Tawang Alun berupa jumlah data dan jadwal keberangkatan bus trayek Jember-Kencong-Lumajang serta foto saat pengamatan praktik mengemudi tidak aman, kondisi kendaraan dan kondisi cuaca

3.6.2 Instrumen Pengumpulan Data

Instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang digunakan peneliti untuk membantu peneliti memperoleh data yang dibutuhkan (Arikunto,

2010:265). Instrumen pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini adalah kuesioner untuk wawancara, lembar observasi, dan alat dokumentasi.

a. Kuesioner

Kuesioner adalah daftar pertanyaan yang sudah tersusun dengan baik, sudah matang, dimana responden dan *interviewer* tinggal memberikan jawaban atau dengan memberikan tanda-tanda tertentu (Notoatmodjo, 2012:152). Dalam penelitian ini kuesioner digunakan untuk memperoleh data tentang tingkat pengetahuan, lama kerja, masa kerja, lama istirahat, pendapatan, motivasi/dukungan keluarga. Kuesioner ditanyakan sebelum melakukan observasi terhadap perilaku mengemudi sopir bus.

b. Lembar observasi

Lembar observasi digunakan untuk mengetahui jam kerja, waktu tempuh satu kali keberangkatan, kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan perilaku mengemudi sopir bus dari Terminal Tawang Alun sampai Terminal Wonorejo atau sebaliknya.

c. Alat dokumentasi

Alat yang digunakan dalam dokumentasi penelitian ini adalah lampiran tentang jumlah dan jenis kecelakaan di Kabupaten Jember, lampiran jumlah armada dan jadwal keberangkatan dari Terminal Tawang Alun, lampiran kuesioner dan alat elektronik untuk pengambilan gambar.

2.7 Teknik Pengolahan, Penyajian dan Analisis Data

3.7.1 Teknik Pengolahan Data

Teknik pengolahan data yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi

a. *Editing*

Editing adalah kegiatan yang dilaksanakan setelah peneliti mengumpulkan data di lapangan (Bugnin, 2010:164). *Editing* pada penelitian ini digunakan untuk melakukan pengecekan isian formulir atau daftar pertanyaan apakah jawaban yang ada di daftar pertanyaan sudah lengkap, jelas, relevan, dan konsisten.

b. *Coding*

Coding adalah kegiatan mengubah data berbentuk kalimat atau huruf menjadi data angka atau bilangan. *Coding* digunakan untuk mempermudah peneliti pada saat melakukan analisis dan juga mempercepat pada saat *entry* data.

c. *Scoring*

Angka-angka yang tersusun pada tahap pengkodean kemudian dijumlahkan menurut kategori yang telah ditentukan oleh peneliti. Skor jawaban dimulai dari jawaban yang tertinggi sampai jawaban terendah pada skala nilai yang telah ditentukan. Hasil perhitungan skor dan masing-masing jawaban tersebut kemudian akan dikategorikan untuk masing-masing variabel penelitian.

d. *Entry*

Setelah semua kuesioner terisi penuh dan benar, serta sudah melewati pengkodean, maka langkah selanjutnya adalah memproses data agar data yang sudah di *entry* dapat dianalisis. Pemrosesan data dilakukan dengan cara meng-*entry* data dari daftar pertanyaan ke paket program komputer.

e. *Tabulating*

Setelah *entry* data tersebut dikelompokkan dan ditabulasikan sehingga diperoleh frekuensi dari masing-masing variabel.

3.7.2 Teknik Penyajian Data

Cara penyajian data penelitian dilakukan melalui berbagai bentuk. Pada umumnya dikelompokkan menjadi tiga, yakni penyajian dalam bentuk teks (*textular*), penyajian dalam bentuk tabel, dan penyajian dalam bentuk grafik (Notoatmodjo, 2012:188). Penyajian data harus sederhana dan jelas agar orang lain dapat memahami apa yang disajikan dengan mudah. Teknik penyajian data pada penelitian ini ditampilkan dalam bentuk tabel, baik data yang diperoleh dari hasil wawancara ataupun dari hasil observasi secara langsung, kemudian akan dijelaskan dalam bentuk narasi atau (*textular*) untuk memberikan gambaran tentang hasil tabel tersebut.

3.7.3 Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan bagian yang sangat penting dalam metode ilmiah karena analisis data dapat memberikan arti dan makna yang berguna dalam memecahkan masalah penelitian (Nazir, 2003:346). Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dalam dua tahap yaitu:

a. Analisis univariat

Analisis univariat bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian (Notoatmodjo, 2012:182). Analisis ini digunakan untuk menggambarkan masing-masing variabel *independent* dan *dependent*. Variabel *independent* terdiri dari faktor risiko karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama isitirahat, waktu tempuh satu kali keberangkatan, jam kerja), faktor predisposisi (tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan, pendapatan dan kondisi cuaca) dan faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga). Variabel *dependent* adalah perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

b. Analisis Bivariat

Analisis bivariat yang dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau berkorelasi (Notoatmodjo, 2012:183). Analisis bivariat dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui hubungan antar faktor risiko karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama isitirahat, waktu tempuh satu kali keberangkatan, dan jam kerja), faktor predisposisi (tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan, pendapatan dan kondisi cuaca) dan faktor pendorong (motivasi/dukungan keluarga) dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang, sehingga menggunakan uji *spearman* dan *uji chi square*. Uji *spearman* dan *uji chi square* merupakan uji statistik menggunakan program SPSS di komputer.

3.8 Validitas dan Reliabilitas

3.8.1 Uji Validitas

Uji validitas adalah suatu langkah pengujian yang dilakukan terhadap isi (*content*) dari suatu instrumen, dengan tujuan untuk mengukur ketepatan

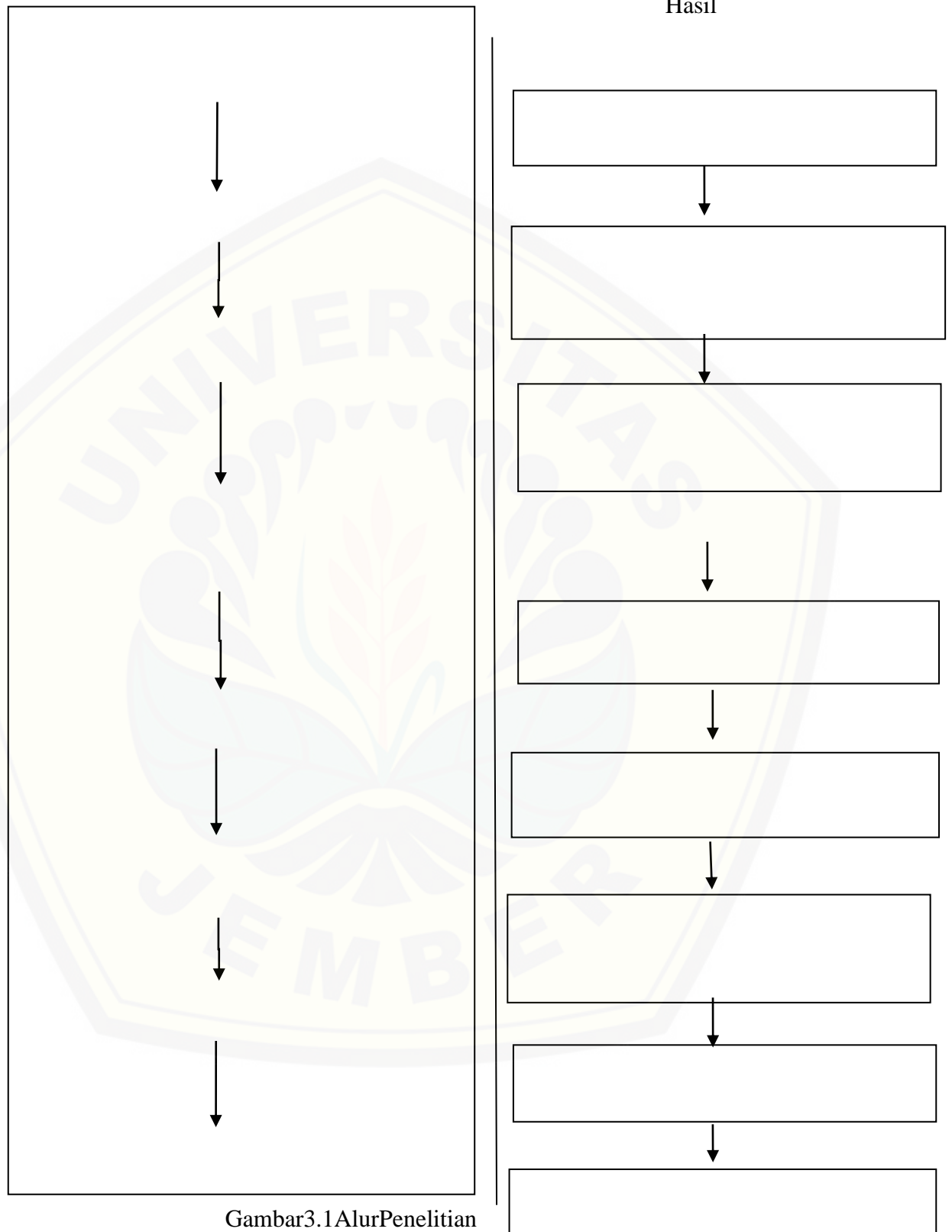
instrumen yang digunakan dalam suatu penelitian. Pertanyaan yang tidak valid dilakukan validitas isi dengan cara memperbaiki pertanyaan yang tidak jelas dengan membuat kalimat yang singkat dan jelas sesuai dengan isi atau makna pertanyaan (Sugiyono, 2014:178). Uji validitas pada penelitian ini dilakukan pada variabel tingkat pengetahuan dengan jumlah soal sebanyak 20 butir, variabel dukungan keluarga dengan jumlah soal 10 pertanyaan.

3.8.2 Uji Reliabilitas.

Reliabilitas adalah suatu nilai yang menunjukkan konsistensi suatu alat ukur di dalam mengukur gejala yang sama. Setiap alat ukur seharusnya memiliki kemampuan untuk memberikan hasil pengukuran yang konsisten. Uji reliabilitas dapat dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh butir pertanyaan untuk lebih dari satu variabel, namun sebaliknya uji reliabilitas dilakukan pada masing-masing variabel pada lembar kerja yang berbeda sehingga dapat diketahui konstruk variabel mana yang tidak reliabel. Reliabilitas menyangkut ketepatan alat ukur. Suatu instrumen yang reliabel merupakan instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur obyek yang sama, akan menghasilkan data yang sama (Sugiyono, 2014:121). Uji reliabilitas pada penelitian ini dilakukan pada variabel tingkat pengetahuan dengan jumlah soal sebanyak 20 butir, variabel dukungan keluarga dengan jumlah soal 10 pertanyaan. Hasil uji realibilitas didapatkan bahwa seluruh pertanyaan reliabel baik variabel tingkat pengetahuandandukungankeluarga.

3.9 Alur Penelitian

Alur penelitian dapat digambarkan sebagai berikut:



BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan tentang faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a. Sebagian besar pengemudi 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.
- b. Sebagian besar responden memiliki tingkat pengetahuan dengan kategori tinggi.
- c. Bus trayek Jember-Kencong-Lumajang sebagian besar dalam kondisi baik dan sebagian responden mengemudi pada saat kondisi cuaca cerah serta sebagian besar responden memiliki pendapatan dalam kategori sedang.
- d. Sebagian besar responden memiliki dukungan keluarga dengan kategori sedang
- e. Sebagian besar responden memiliki perilaku mengemudi tidak aman dalam kategori sedang.
- f. Hasil uji statistik menunjukkan hanya variabel waktu tempuh satu kali keberangkatan saja yang berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Faktor karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama istirahat, jam kerja) lainnya tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman.
- g. Hasil uji statistik menunjukkan faktor predisposisi (tingkat pengetahuan) berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman.
- h. Hasil uji statistik menunjukkan faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman.
- i. Hasil uji statistik menunjukkan faktor pendorong (dukungan keluarga) tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan oleh peneliti antara lain:

- a. Bagi peneliti
Perlunya adanya penelitian lebih lanjut terkait faktor-faktor lain seperti faktor umur kendaraan, disiplin pengemudi, jadwal keberangkatan, jumlah penumpang dan jarak antar bus.
- b. Bagi pihak kepolisian
 1. Pengajuan Surat Ijin Mengemudi (SIM) untuk calon pengemudi bus lebih diperketat dan selektif agar calon pengemudi bus yang lolos merupakan calon pengemudi yang memiliki kualitas tinggi.
 2. Perlu adanya inspeksi mendadak terhadap sopir bus terkait kelengkapan STNK, SIM.
 3. Audit rambu lalu lintas secara berkala sepanjang trayek Jember-Kencong-Lumajang.
- c. Bagi Dinas Perhubungan
 1. Perlu adanya pelatihan tentang *safety driving* kepada para pengemudi bus dan pemberian sertifikat Surat Pengemudi Angkutan Masal Umum kepada pengemudi yang sudah mengikuti pelatihan.
 2. Pemeriksaan secara rutin pada semua bagian yang ada pada bus diantaranya aspek keselamatan (Alat Pemadam Api Ringan (APAR), kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), alat pemecah kaca darurat), sabuk pengaman dan kondisi ban bus.
 3. Pemeriksaan secara berkala (6 bulan) terhadap kelayakan operasional kendaraan.
- d. Bagi Perusahaan Otobus
 1. Perlu melengkapi armada bus dengan peralatan keselamatan berkendara yang sesuai standar seperti sabuk pengaman untuk sopir bus, alat keselamatan seperti Alat Pemadam Api Ringan (APAR), kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) dan alat pemecah kaca darurat serta melakukan pengecekan, peremajaan dan perawatan bus secara berkala.

2. Perekrutan pengemudi bus lebih diperketat terutama rekam jejak pengemudi bus.
- e. Bagi sopir bus
- Diharapkan perubahan perilaku tentang keselamatan berkendara seperti menggunakan sabuk pengaman, tidak merokok ketika mengemudi, mendahului kendaraan di depan dengan menghidupkan lampu *signter* lebih dahulu dan berkendara dengan kecepatan di bawah atau sesuai standar (60 km/jam) yang telah ditentukan.



DAFTAR PUSTAKA

- Adinugroho, N., B. Kurniawan., dan I. Wahyuni.2014. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Mengemudi tidak aman Pada Pengemudi AngkutanKota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2 (6): 332-338
- Anindya, P. 2017. *Memahami Jam Biologis: Jadwal Kerja Organ Dalam Tubuh Kita*. [Serial online].<https://hellosehat.com/jam-biologis-manusia/>. [diakses pada 30 Juli 2017]
- Anonim. 2015. *Cara Menyalip Mobil Yang Benar*[Serial online] <http://www.mobilku.org/2015/10/>. [diakses pada 8 Januari 2017]
- Anonim. 2017. *Daftar UMK di Jawa Timur Tahun 2017*. [Serial online]. <http://surabayajobfair.com/105203>. [diakses pada 18 Januari 2017]
- Bugnin, B. 2010. *Metodologi Penelitian Kuantitatif : Komunikasi, Ekonomi Dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta : Kencana
- Colle, A., P. Asfian., dan W. O. Andisari. 2016. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016.[Serial on line].ojs.uho.ac.id/index.php/JIMKESMAS/article/download/1084/743. [30 Juli 2017]
- Damarany, P. 2012. Analisis Hubungan Faktor Internal Dan Eksternal Dengan Tingkat Kantuk (Sleepiness) Dan Kelelahan (Fatigue) Pada Pengemudi Dump Truck PT.X Distrik KCMB Tahun 2012. *Skripsi*. Jakarta: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indoensia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan. 2014. Perhubungan Darat Dalam Angka 2013 [Serial On Line]. <http://Www.Hubdat.Web.Id.Webstk/File/Dktj.Pdf> . [20 Desember 2016]
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Depatemen Perhubungan. 2015. Perhubungan Darat Dalam Angka 2014 [Serial On Line]. <http://Www.Hubdat.Web.Id.Webstk/File/Dktj.Pdf> . [20 Desember 2016]
- Eriyanto. 2007. *Teknik Sampling Analisis Opini Publik*. Yogyakarta. LKiS Yogyakarta
- Fadel, M., M. Muis, dan S. Russeng. 2014. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi

Pengangkutan BBM di TBBM PT. Pertamina Parepare. Parepare. [Serial on line].[http://: repository.unhas.ac.id](http://repository.unhas.ac.id). [30 Juli 2017]

Firmansyah, A., M. Rahim., dan A. Wahyu. 2013. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Driving* PadaPengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di Pt. Prima KaryaManunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013. [serial on line]. <https://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/11617/5760/IENACO%2022%20%E2%80%93%20Ani%20Umyati%2C%20Yayan%20Harry%20Yadi%2C%20Eka%20Setia%20Norman%20Sandi.pdf?sequence=1&isAllowed=y>[17 Juli 2017]

Hamid, F. 2008. Analisis Tingkat Pengetahuan Pekerja Mengenai Cara Mengemudi Yang Aman (Mengemudi tidak aman) Pada PT.X Tahun 2008. *Skripsi*. Jakarta: Program Sarjana Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia

Hidayati, A., L. Hendrati.2014. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas BerdasarPengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan KecepatanBerkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 2 (4): 275-287.

Ikroom, D. 2014. Mengurangi Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Audit Keselamatan Jalan. *Skripsi*. Bengkulu: Fakultas Teknik Universitas Bengkulu.

Komba, D. 2006. Risk Factors And Road Traffic Accidents In Tanzania: A Casa Study Of Kibaha District. *Tesis*. Norwegia: Norwegian University Of Science And Technology Norwegia.

Krooons, A., B. Anwar., J. Arya. 2014. Hubungan Antara Masa Kerja, Status Gizi Dan Lama Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pada Pekerja Penjahit Sektor Usaha Infprmal Di Kompleks Gedung President Pasar 45 Kota Manado. [serial on line]. fkm.unsrat.ac.id/wp-content/uploads/2015/05/ANGGI-JURNAL-1.pdf. [8 Maret 2017].

Kusumastutie, N.S., H, Putro. 2015. Identifikasi Karakteristik Perilaku Mengemudi Agresif Pada Pengemudi Bus AKAP/AKDP. *Jurnal Keselamatan Transportasi*. 4 (1): 1-10.

Luthviatin, et al. 2012. *Dasar-Dasar Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku*. Jember: Jember University Press.

Mahawati, E., dan J. Prasetya. 2013. Pola Interaksi Determinan Perilaku "Safety Riding" Dalam Upaya Eliminasi Gangguan Kesehatan Dan Kecelakaan

Lalu Lintas Guna Meningkatkan Kualitas Hidup Generasi Muda. *Laporan Akhir Penelitian Dosen Pemula*. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro.

- Marsaid, M. Hidayat, dan Ahsan. 2014. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah POLRES Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 2 (1): 99-111.
- Muthfisari, A. 2007. *Sopan Santun Berlalu Lintas*. Kalimantan Barat. PT Maraga Borneo Tarigas.
- Nazir, M. 2009. *Metode Penelitian*. Darussalam: Penerbit Galia Indonesia.
- Noor, J. 2014. *Metodologi Penelitian*. Jakarta. Prenadamedia Group.
- Notoatmodjo, S. 2012. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Noviyanti, D., dan A. Munawar. 2014. *Analisis Perilaku Mengemudi Pengemudi Trans Jogja Dengan Menggunakan Tachometer. Proceedings of the 17th FSTPT International Symposium*. 22-24 Agustus 2014. Jember University: 1325-1334.
- Nugroho, L. A., H. Sulistio, dan A Kusuma. 2012. Karakteristik Pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Propinsi. *Jurnal Rekayasa Sipil*, 6 (1): 1978-5658
- Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Masala Berbasis Jalan [Serial on line]. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2012/1396-pm-10-tahun-2012-tentang-standar-pelayanan-minimal-angkutan-massal-berbasis-jalan> [19 September 2017)]
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan [Serial on line]. <https://www.google.co.id/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiY2a3vhq7WAhWGkpQKHRpBA1UQFggoMAA&url=http%3A%2F%2Fhubdat.dephub.go.id%2Fperaturan-pemerintah%2F1421-peraturan-pemerintah-republik-indonesia-nomor-55-tahun-2012-tentang-kendaraan%2Fdownload&usg=AFQjCNFJkIIADmE-z552bZ7HCFnuaUEk-g> [19 September 2017)]
- Permanawati, T., H. Sulistio., dan A. Wicaksono. 2010. Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor berdasarkan Karakteristik Pengendara. *Jurnal Rekayasa Sipil*, 3 (4): 185–194.

- Prasetya, A. P., B. Kurniawan, dan I. Wahyudi. 2016. faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving pada pengemudi bus ekonomi trayek semarang-surabaya di terminal terboyo semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 4 (3): 292-302.
- Redaksi detik.com. 2012. *Apa Beda Mengemudi tidak aman Dengan Defensive Driving*. [Serial online]. <http://news.detik.com/advertorial-news-block/2119708/apa-beda-safety-driving-dengan-defensive-driving>. [diakses pada 16 Desember 2016]
- Rifal, A. D. 2015. Faktor Risiko Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus (Studi Pada Bus P.O. Jember Indah Trayek Jember-Situbondo) .*Skripsi*. Jember: Universitas Jember.
- Rifal, A. D., A. Dewi., dan I. R. Hartanti. 2015. Faktor Risiko Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus (Studi Pada Bus P.O. Jember Indah Trayek Jember-Situbondo). [Serial on line]. repository.unej.ac.id/bitstream/handle/123456789/73817/Akhmad%2520David%2520Casy%2520Rifal.pdf%3Fsequence%3D1+%&cd=1&hl=id&ct=clnk&gl=id. [19 Desember 2016]
- Satuan Polisi Lalu Lintas Kepolisian Resor Jember. *Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2016*. 2017 Jember: Kepolisian Resor Jember
- Sastroasmoro,S. 2011. *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian Klinis*. Jakarta: Sagung Seto
- Smet, B. 1994. *Psikologi Kesehatan*. Jakarta: PT.Gasindo
- Sirait, S. 2014. *Posisi Tangan Yang Benar Saat Menggenggam Setir Mobil*. [Serial online]. <http://news.okezone.com/read/2014/12/24/15/1083477/>. [Diakses pada 8 Januari 2017]
- Suasana,Y. 2012. Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Dengan Praktik *Safety Riding* (Studi Pada Mahasiswa Universitas Jember Tahun 2009-2010). *Skripsi*. Jember: Universitas Jember.
- Sudjana. 2001. *Metoda Statistika*. Bandung: Tarsito

- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung : Alfabeta
- Sujoso, A. D. 2012. *Dasar-Dasar Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*. Jember: Upt Penerbitan Unej.
- Suprani, B. 2010. Faktor Faktor Yang Berhubungan Dengan Persepsi Supir Angkot Jurusan Parung-Bogor Tentang Keselamatan Berkendara Di Jalan Raya..*Skripsi*. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Surhayati, Y. 2012. *Mengemudian Aman Menggunakan Safety Belt*. Bandung: Cv. Amalia Book.
- Suryajaya, W. 1995 *Aman Dan Nyaman Di Jalan*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 13 Tahun 2003. *Ketenagakerjaan*. 25 Maret 2003.Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39. [Serial on line]. eodb.ekon.go.id/download/peraturan/undangundang/UU_13_2003.PDF. [29 Desember 2016].
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. [Serial on line]. <http://hubdat.dephub.go.id/undang-undang/87-uu-no-22-tahun-2009-ttg-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>. [29 Desember 2016].
- Unit Pelaksana Teknis Terminal Tawang Alun. 2016. *Laporan Tahunan Jumlah Armada Bus Di Terminal Tawang Alun*. Jember: Unit Pelaksana Teknis Terminal Tawang Alun
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Widorismono. 2002. Penentuan Prioritas Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Disiplin Berlalulintas Pengemudi Bus Kota di Kampus UGM. *Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Gadjah Mada.
- Widoyoko, E. P. 2012. *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

World Health Organization. 2015. Global Status Report On Road Safety-Switzerland: [Serial on line]

Yenni. 2011. Hubungan Dukungan Keluarga Dan Karakteristik Lansia Dengan Kejadian Stroke Pada Lansia Hipertensi di Wilayah Kerja Puskesmas Perkotaan Bukittinggi). *Tesis*. Jakarta: Universitas Indonesia.



LAMPIRAN

Lampiran A Pernyataan Persetujuan



**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN
TINGGI**

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Jl. Kalimantan I/93 kampus Tegal Boto Telp. (0331) 337878

Fax (0331) 322995 Jember (68121)

INFORMED CONSENT

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama :

Usia :

Alamat :

No. HP :

Menyatakan bersedia untuk menjadi responden dan secara suutuk ikut serta dalam penelitian yang berjudul “**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU MENGEMUDI TIDAK AMAN PADA SOPIR BUS TRAYEK JEMBER-KENCONG-LUMAJANG**”. Prosedur penelitian ini tidak akan memberikan dampak dan risiko apapun pada responden. Saya telah diberikan penjelasan mengenai hal tersebut di atas dan saya telah diberikan kesempatan untuk bertanya mengenai hal-hal yang belum jelas dan telah mendapat jawaban yang jelas dan benar serta kerahasiaan jawaban yang saya berikan dijamin sepenuhnya oleh peneliti

Dengan ini saya menyatakan secara sukarela untuk ikut sebagai subyek dalam penelitian ini.

Jember, 2017

Responden

(.....)

Lampiran B Surat Ijin Penelitian

 KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
Jalan Kalimantan 37 Kampus Tegal Boto Kotak Pos 159 Jember 68121
Telepon (0331) 337878, 322995, 322996, 331743 Faksimile (0331) 322995
Laman : www.fkm.unej.ac.id

Nomor : 2678 / UN25.1.12 / SP / 2017
Lampiran : Satu bendel 26 MAY 2017
Hal : Permohonan Ijin Penelitian

Yth. Kepala UPT. Terminal Tawang Alun
Kabupaten Jember
Jember

Dalam rangka menyelesaikan penyusunan skripsi mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember, maka kami mohon dengan hormat ijin bagi mahasiswa yang namanya tersebut di bawah ini, untuk melaksanakan penelitian :

Nama : A. Alfani Rohman N.
NIM : 132110101113
Judul penelitian : Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang
Tempat penelitian : UPT. Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember
Lama penelitian : Mei – Juli 2017

Sebagai bahan pertimbangan bersama ini kami lampirkan proposal penelitian.
Atas perhatian dan perkenannya kami sampaikan terima kasih.

Wakil Dekan
Bidang Akademik,


Dr. Farida Wahyu Ningtyias, M.Kes.
NIP 198010092005012002

Lampiran CKuesioner Penelitian



**KUESIONER PENELITIAN FAKTOR-FAKTOR YANG
MEMPENGARUHI *MENGEMUDI TIDAK AMAN* PADA
SOPIR BUS TRAYEK JEMBER-KENCONG-LUMAJANG**

Tanggal Pengisian :
Waktu :
Nama Responden :
Umur :

I. Karakteristik Reponden

1. Lama kerja dalam sehari :
 - a. < 8 jam
 - b. \geq 8 jam
2. Masa kerja mengemudi :
 - a. Baru (< 3 tahun)
 - b. Lama (\geq 3 tahun)
3. Lama istirahat :
 - a. < 15 menit
 - b. \geq 15 menit
4. Jam kerja
 - c. *Shift* pagi (03.00-11.30)
 - d. *Shift* sore (11.31-19.30)

II. Faktor Predisposisi

1. Tingkat Pengetahuan Sopir Bus
 - a. *Awareness* (kesadaran)

No	Pernyataan	Benar	salah
1	Jalur untuk mendahului kendaraan lain adalah jalur sebelah kanan.		
2	SIM BI umum merupakan jenis SIM yang harus dimiliki oleh sopir bus		

3	Pada saat lampu lalu lintas berwarna kuning dan akan segera menjadi merah, hal tersebut menandakan pengemudi untuk memelankan kendaraan dan bersiap untuk berhenti		
4	Sebelum kendaraan dikemudikan, kendaraan harus diperiksa selama 20 menit		
5.	Kriteria sabuk pengaman yang baik adalah memiliki pengait yang terbuat dari besi, tali sabuk pengaman tidak kendur dan bila dipasang terdengar bunyi “klik”		

b. *Attitude* (tingkah laku)

6	Posisi memegang kemudi yang benar adalah dengan menggunakan 2 tangan		
7.	Ketika handphone anda berbunyi, anda tidak menerima telepon sambil mengemudi		
8.	Ketika mengendarai kendaraan, tidak boleh mendengarkan musik		
9.	Ketika anda minum bir atau alkohol, maka kemampuan mengemudi anda akan terpengaruh meskipun cuma minum sedikit		
10.	Ubah perseneling ke posisi netral dan matikan mesin kendaraan ketika hendak meninggalkan kendaraan		

c. *Anticipation* (mengharapkan)

11.	Menyalakan lampu <i>sign</i> , kendaraan direm dan menepi secara perlahan adalah cara untuk menepikan kendaraan		
12	Lampu jauh dinyalakan bila mengendarai bus dalam kondisi jalan gelap		

13.	Awas jalan miring merupakan arti dari rambu lalu lintas berikut : 		
14.	Dilarang mendahului merupakan arti dari rambu lalu lintas berikut : 		
15.	Terdapat rel kereta api merupakan arti dari rambu lalu lintas berikut : 		

d. *Alertness* (kewaspadaan)

16.	Cek apakah tidak ada kendaraan di jalur yang berlawanan, menghidupkan lampu <i>sign</i> dan mendahului kendaraan merupakan cara mendahului kendaraan yang benar.		
17	Jika kecepatan bus yang anda kemudikan adalah 80 km/jam, maka jarak minimal bus yang anda kemudikan dengan kendaraan yang ada di depan adalah 60 meter		
18	Teknik pengereman ketika kendaraan melaju pada saat hujan adalah seimbangkan penggunaan rem tangan dan rem kaki secara maksimal		
19	Lepaskan kaki dari pedal rem dan putar roda depan ke arah pergilinciran. Sesudah mobil meluncur lurus, luruskan arah roda depan kendaraan sesuai arah yang hendak dituju adalah sesuatu yang harus dilakukan ketika tergelincir		

20	Jika ban tiba-tiba pecah ketika mengemudi maka pengemudi harus memutar kemudi kearah yang berlawanan, dan lepaskan gas secara perlahan diikuti dengan mengganti gigi ke posisi yang rendah		
----	--	--	--



III. Faktor Pendukung

1. Berapakah pendapatan yang anda terima selama satu bulan?

Rp.....

IV. Faktor Penguat

1. Dukungan Keluarga

- a. Dukungan emosional

No	Pertanyaan	Selalu (Setiap hari/Setiap akan berangkat)	Kadang- kadang (Terkadang melakukan/ terkadang tidak)	Tidak pernah
1.	Apakah anggota keluarga anda menanyakan kondisi kesehatan anda sebelum mengemudi?			
2.	Apakah anggota keluarga anda mengingatkan anda untuk membawa SIM B1 umum dan STNK bus sebelum anda berangkat kerja?			
3.	Sebelum berangkat bekerja, apakah anggota keluarga anda mengingatkan anda untuk beristirahat setelah mengemudi?			

- b. Dukungan Penghargaan

4	Apakah anggota keluarga anda memberikan semangat kepada anda sebelum berangkat kerja?			
5	Apakah anggota keluarga anda menanyakan perilaku mengemudi			

	anda setelah pulang kerja?			
6	Apakah anggota keluarga anda tidak memaksa anda bekerja ketika anda sedang sakit?			

c. Dukungan Informatif

7.	Sebelum berangkat kerja, apakah anggota keluarga anda menasihati anda untuk mengemudikan bus dengan kecepatan tidak lebih dari 100 km/jam?			
8.	Sebelum berangkat kerja, apakah anggota keluarga anda menasihati anda untuk tidak makan, menggunakan HP atau merokok ketika mengemudi?			
9.	Sebelum berangkat kerja, apakah anggota keluarga anda menasihati anda untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas?			
10.	Apakah anggota keluarga anda mengingatkan anda untuk memakai sabuk pengaman?			

Lampiran D Lembar Observasi



**LEMBAR OBSERVASI PENELITIAN FAKTOR-FAKTOR
YANG MEMPENGARUHI *MENGEMUDI TIDAK AMAN*
PADA SOPIR BUS TRAYEK JEMBER-KENCONG-
LUMAJANG**

I. Karakteristik responden

- i. Waktu tempuh satu kali keberangkatan
 - e. < 2 jam
 - f. \geq 2 jam

II. Faktor Pendukung

A. Fasilitas dan Sarana Yang memadai

1. Faktor kondisi Kendaraan

Plat nomer Kendaraan :

No	Kondisi Bus	Ya	Tidak
1.	Bus tidak melebihi masa berlaku uji berkala		
2.	Semua rem berfungsi dengan baik (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 9 dan 10)		
3.	Ketebalan ban melebihi <i>trade wear indicator</i> baik (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 5)		
4.	Lampu depan berfungsi dengan baik (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 14)		
5	Semua lampu <i>sign</i> (depan dan belakang) berfungsi dengan baik (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 12)		
6.	Terdapat peralatan P3K		
7	Terdapat alat pemecah kaca darurat		
8.	Terdapat Alat Pemadam Api Ringan		

9.	Kaca film tingkat kegelapannya tidak melebihi 60 % (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 14)		
10.	Klakson berfungsi dengan baik dan dapat terdengar sejauh minimal 60 meter dari bus (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 14)		
11.	Pengait sabuk pengaman terbuat dari besi, tali sabuk kencang dan bila digunakan terdengar bunyi “klik” (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 2)		
12.	Kondisi kemudi tidak sulit untuk digunakan (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 6 dan 8)		
13.	Kaca depan bening dan tidak terdapat retakan, dan goresan (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 14)		
14	Kaca spion terpasang di ke dua sisi bus dan dalam kondisi bersih, tidak ada kerusakan dan tidak ada goresan (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 14)		
15	Terdapat <i>spidometer</i> dan masih bisa digunakan (faktor pendukung perilaku mengemudi tidak aman point 8,9,6)		

1. Kondisi cuaca

i. Kondisi Cuaca

- a. Cuaca cerah (terdapat sinar matahari, langit berwarna biru dan/atau berawan)
- b. Cuaca mendung (langit berwarna kelabu)
- c. Cuaca hujan (terdapat air yang turun dari langit)

ii. Perilaku Mengemudi tidak aman

1. Sebelum Mengemudi

No	Aspek	Ya	Tidak
1.	Sopir tidak memiliki SIM B1 dan STNK yang masih berlaku		
2.	Sopir tidak menggunakan sabuk pengaman secara benar		
3..	Sopir memuat penumpang dan barang bawaan penumpang melebihi kapasitas maksimal kendaraan		
4.	Sopir memanaskan mesin bus kurang dari sepuluh menit		
5.	Sopir tidak memeriksa kondisi tekanan angin dan ketebalan ban		

b. Pada saat mengemudi

6.	Sopir memegang kemudi menggunakan satu tangan ketika tidak memindahkan gigi persneling		
7.	Sopir merokok saat mengemudi		
8.	Sopir menggunakan HP saat mengemudi		
9.	Sopir mengemudi bus terlalu dekat (< 3 detik atau < 5 detik ketika hujan) dengan kendaraan lain yang ada di depannya		
10.	Sopir mengemudi dengan kecepatan tinggi ≥ 80 km/jam		
11.	Sopir mendahului kendaraan lain dari jalur kiri ketika kendaraan di depannya tidak ingin berbelok		
12.	Sopir tidak menghidupkan lampu <i>sign</i> saat hendak berbelok		
13.	Sopir mengantuk saat mengendarai bus		
14.	Sopir mendahului kendaraan lain di depannya tanpa melihat kendaraan lain di jalur sebaliknya dan di belakangnya		

15.	Sopir mengeluarkan anggota tubuh saat mengendarai bus		
16.	Sopir dalam pengaruh obat-obatan yang dapat membuat kantuk atau alcohol		
17.	Sopir memuat dan menurunkan penumpang tidak di halte bus.		

c. Setelah mengemudi

18.	Sopir tidak memarkir bus di terminal yang telah disediakan		
19.	Sopir tidak menetralkan posisi gigi perseneling ketika hendak meninggalkan kendaraan		
20.	Sopir meninggalkan kendaraan dalam keadaan mesin menyala		

Lampiran E Hasil Uji Statistik

1. Uji hubungan antara lama kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

		Lamakerja	perilaku
Spearman's rho	Correlation Coefficient	1.000	.261
	Lamakerja Sig. (2-tailed)	.	.119
	N	37	37
	Correlation Coefficient	.261	1.000
	perilaku Sig. (2-tailed)	.119	.
	N	37	37

2. Uji hubungan antara masa kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

		masa kerja	perilaku
Spearman's rho	Correlation Coefficient	1.000	.111
	masa kerja Sig. (2-tailed)	.	.511
	N	37	37
	Correlation Coefficient	.111	1.000
	perilaku Sig. (2-tailed)	.511	.
	N	37	37

3. Uji hubungan antara lama istirahat dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

		istirahat	perilaku
Spearman's rho	Correlation Coefficient	1.000	.012
	Istirahat Sig. (2-tailed)	.	.944
	N	37	37
	Correlation Coefficient	.012	1.000
	Perilaku Sig. (2-tailed)	.944	.
	N	37	37

4. Uji hubungan antarwaktu tempuh satu kali keberangkatan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

Correlations

		waktutempuh	perilaku
Spearman's rho	Correlation Coefficient	1.000	.378*
	Waktutempuh		
	Sig. (2-tailed)	.	.021
	N	37	37
	Correlation Coefficient	.378*	1.000
	Perilaku		
	Sig. (2-tailed)	.021	.
	N	37	37

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

5. Uji hubungan antara jam kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.016 ^a	1	.900	1.000	.581
Continuity Correction ^b	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.016	1	.900		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	.015	1	.902		
N of Valid Cases	37				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7.81.

b. Computed only for a 2x2 table

6. Uji hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

Correlations

		pendapatan	perilaku
Spearman's rho	Correlation Coefficient	1.000	.006
	pendapatan		
	Sig. (2-tailed)	.	.973
	N	37	37
	Correlation Coefficient	.006	1.000
	perilaku		
	Sig. (2-tailed)	.973	.
	N	37	37

7. Uji hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

			kendaraan	perilaku
Spearman's rho	kendaraan	Correlation Coefficient	1.000	.019
		Sig. (2-tailed)	.	.909
		N	37	37
	perilaku	Correlation Coefficient	.019	1.000
		Sig. (2-tailed)	.909	.
		N	37	37

8. Uji hubungan antara kondisi cuaca dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

			pengetahuan	perilaku
Spearman's rho	pengetahuan	Correlation Coefficient	1.000	-.364*
		Sig. (2-tailed)	.	.027
		N	37	37
	perilaku	Correlation Coefficient	-.364*	1.000
		Sig. (2-tailed)	.027	.
		N	37	37

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

9. Uji hubungan antara pendapatan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

			pendapatan	perilaku
Spearman's rho	pendapatan	Correlation Coefficient	1.000	.006
		Sig. (2-tailed)	.	.973
	perilaku	N	37	37
		Correlation Coefficient	.006	1.000

	Sig. (2-tailed)	.973	.
	N	37	37

10. Uji hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang.

Correlations			
		motivasi	perrilaku
Spearman's rho	Correlation Coefficient	1.000	-.116
	motivasi		
	Sig. (2-tailed)	.	.495
	N	37	37
	Correlation Coefficient	-.116	1.000
	perrilaku		
	Sig. (2-tailed)	.495	.
	N	37	37

Lampiran F Dokumentasi



Gambar 1. Salah Satu Pengemudi Mengemudi Menggunakan Satu Tangan



Gambar 2. Sabuk Pengaman Yang Tidak Sesuai Standar



Gambar 3. Salah satu perilaku mengemudi tidak aman (merokok) sopir bus



Gambar 4. Salah satu perilaku sopir bus yang tidak menggunakan sabuk pengaman



Gambar 5. Kondisi APAR pada salah satu kendaraan



Gambar 6. Sticker masa uji berkala yang dihapus tanggal berlakunya



Gambar 7. Proses wawancara salah satu responden