



**FAKTOR RISIKO YANG BERHUBUNGAN DENGAN
KECELAKAAN LALU LINTAS PADA PENGEMUDI BUS
(STUDI PADA BUS P.O. JEMBER INDAH
TRAYEK JEMBER-SITUBONDO)**

SKRIPSI

Oleh:

**Akhmad David Casidy Rifal
NIM. 092110101025**

**BAGIAN KESEHATAN LINGKUNGAN DAN KESEHATAN
KESELAMATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2015**



**FAKTOR RISIKO YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN
LALU LINTAS PADA PENGEMUDI BUS
(STUDI PADA BUS P.O. JEMBER INDAH
TRAYEK JEMBER-SITUBONDO)**

SKRIPSI

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

Oleh:

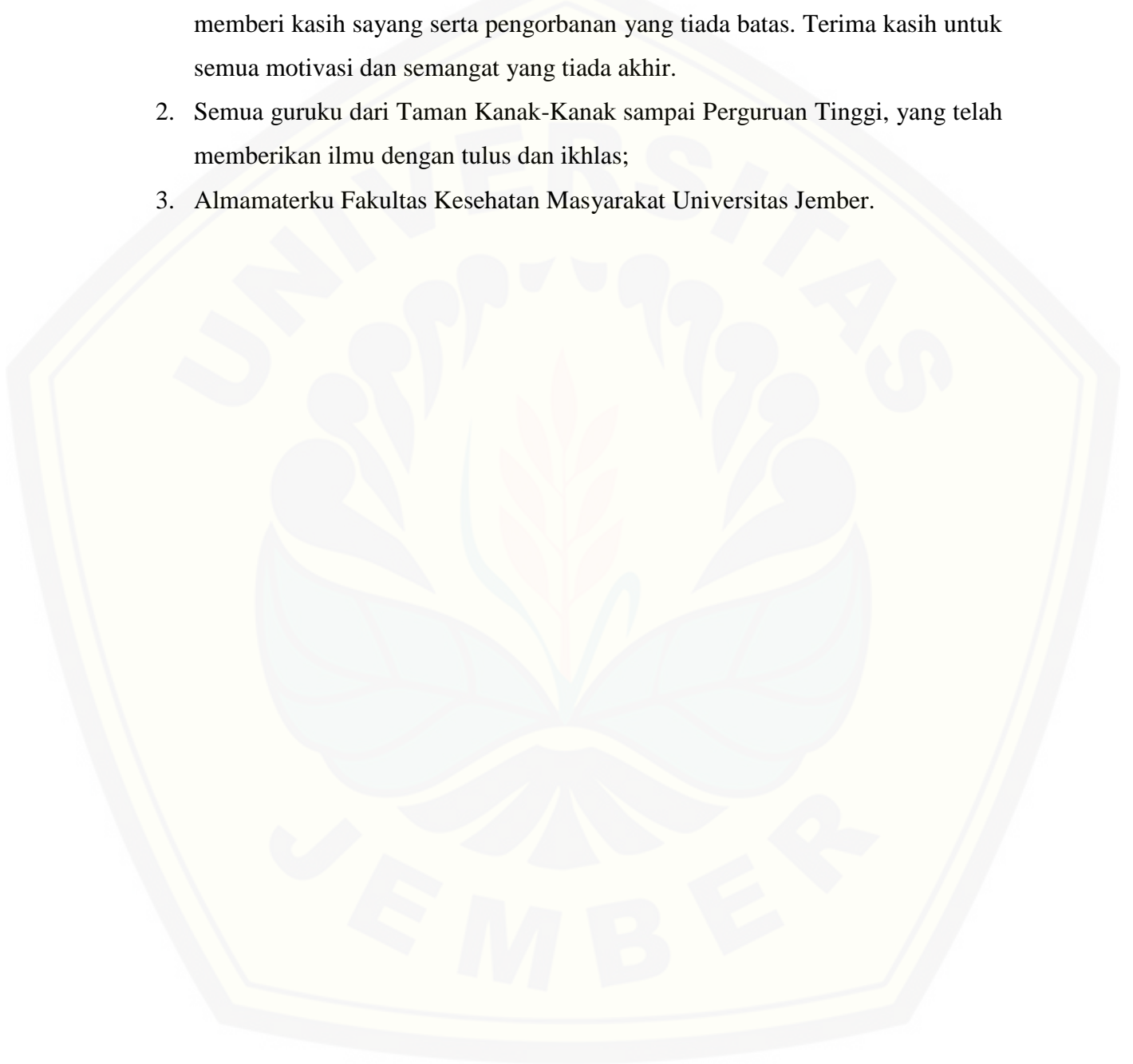
**Akhmad David Casidy Rifal
NIM. 092110101025**

**BAGIAN KESEHATAN LINGKUNGAN DAN KESEHATAN
KESELAMATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2015**

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Ibunda Fadlah dan Ayahanda Djuffri tersayang, yang telah mendoakan dan memberi kasih sayang serta pengorbanan yang tiada batas. Terima kasih untuk semua motivasi dan semangat yang tiada akhir.
2. Semua guruku dari Taman Kanak-Kanak sampai Perguruan Tinggi, yang telah memberikan ilmu dengan tulus dan ikhlas;
3. Almaterku Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.



MOTTO

“Allah tidak pernah mencabut sesuatu dari kita, kecuali Allah mengganti dengan yang lebih baik, itu akan terjadi jika kita bersabar dan ridho dengan segala ketetapan-Nya.” (‘Aidh Ibn Abdillah al-Qarni) *



*¹) al-Qarni, A. 2012. La Tahzan, Sesungguhnya Allah Bersamamu. Yogyakarta: Syura Media Utama.

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Akhmad David Casidy Rifal

NIM : 092110101025

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul: *Faktor Risiko yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus* 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 sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, April 2015

Yang menyatakan,

Akhmad David Casidy Rifal

NIM 092110101025

HALAMAN PEMBIMBINGAN

SKRIPSI

**FAKTOR RISIKO YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN
LALU LINTAS PADA PENGEMUDI BUS
(STUDI PADA BUS P.O. JEMBER INDAH
TRAYEK JEMBER-SITUBONDO)**

Oleh

Akhmad David Casidy Rifal
NIM 092110101025

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Anita Dewi P.S., S.KM., M.Sc

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

PENGESAHAN

Skripsi berjudul *Faktor Risiko yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus (Studi pada Bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo)* telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember pada:

Hari : Rabu

Tanggal : 27 Februari 2015

Tempat : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember

Tim Penguji

Ketua

Sekretaris

Yunus Ariyanto, S.KM., M.Kes
NIP. 197904112005011002

Ellyke, S.KM., M.KL
NIP. 198104292006042002

Anggota

Jamrozi, SH
NIP. 196202091992031004

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Jember

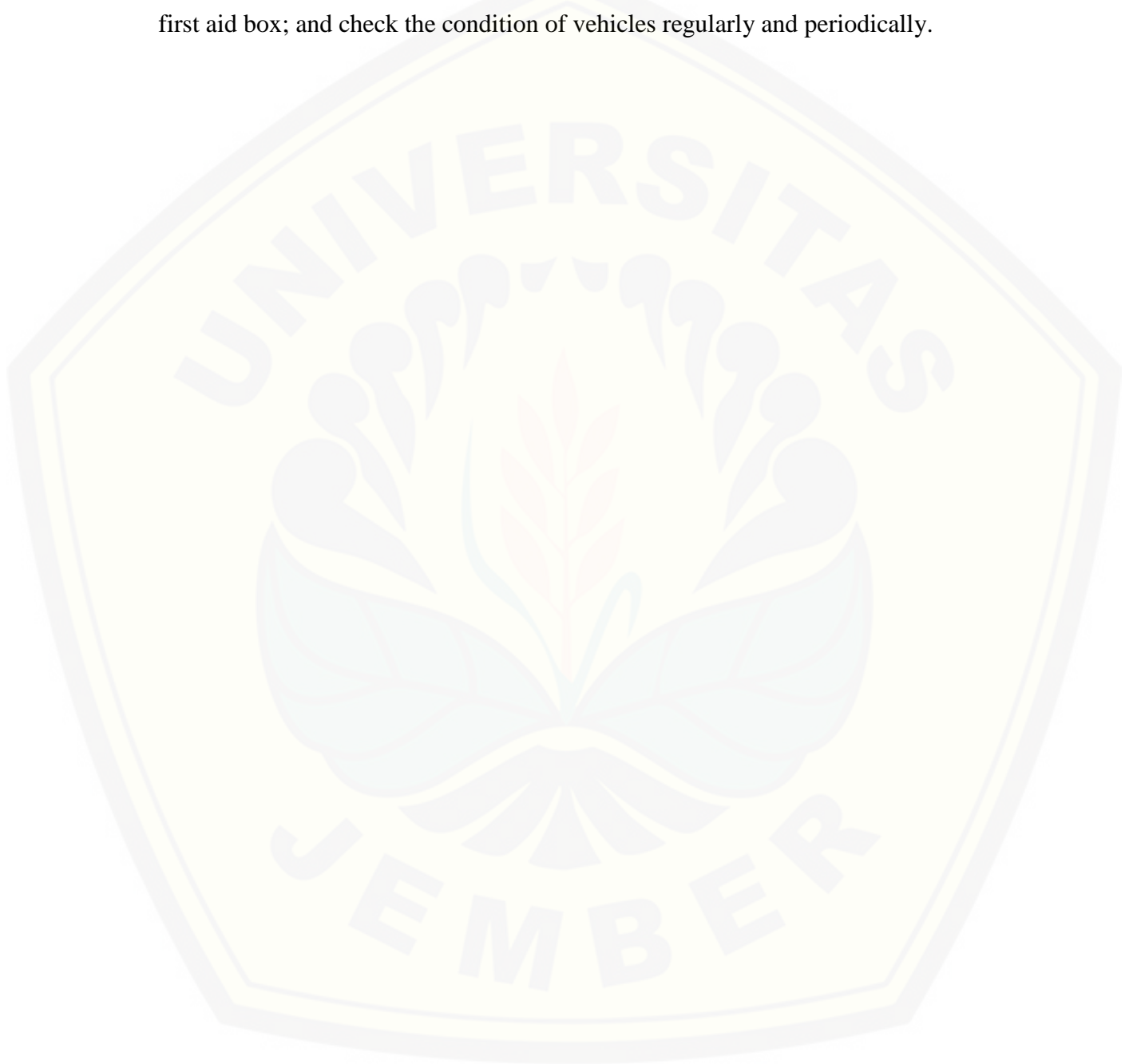
Drs. Husni Abdul Gani, M.S.
NIP. 195608101983031003

SUMMARY

Risk Factors in Relation to Traffic Accident in Bus Drivers (A Study of P.O Jember Indah route Jember - Situbondo); Akhmad David Casidy Rifal, 092110101025; 2015; 99 pages; Department of Environmental and Occupational Health and Safety, Faculty of Public Health University of Jember.

The development of science and technology as well as globalization era encourages tight competition in all sectors include transportation sector. The number of vehicles which increase rapidly today also increase the number of traffic accidents. Traffic accidents occur because of several factors. Therefore this research was conducted to analyze the factors of traffic accidents happened to bus driver of P. O Jember Indah for route Jember - Situbondo. The result of this research was hoped to be used as a consideration for transportation institutions as an effort to reduce violations and traffic accidents as well as study materials and discussion and also further research in department of environmental and occupational health and safety. This research was analytic observational with cross sectional approach. It was done in the work field of P. O Jember Indah for route Jember - Situbondo with 31 drivers as the member of population. This research was population research therefore the sample of the research was all bus drivers of P. O Jember Indah for route Jember – Situbondo. Dependent variable of this research was traffic accidents of P. O Jember Indah for route Jember – Situbondo, while human factors and vehicles factor as the independent variable. Logistic regression analysis with 95% confidence level ($\alpha = 0.05$) was used to know the relation between dependent and independent variable. The result of this research showed that traffic accidents happened to bus drivers of P. O Jember Indah for route Jember – Situbondo was caused by education level ($p=0,019$) with *Odd Ratio* (0,165), years of service ($p=0,025$) with *Odd ratio* (0,316), driving behavior ($p=0,006$) with *Odd Ratio* (0,114), driving knowledge ($p=0,038$) with *Odd Ratio* (0,194) and vehicles factor ($p=0,019$) with *Odd Ratio* (6,050). From the result obtained it was essential to do selective administration of driving license by the police to bus drivers; increase the frequency of traffic regulation training ,

training on the rules of passengers and baggage, training on driving behavior and driving knowledge proved by the Certificate of Public Transport Drivers conducted by the Department of Transportation; complete the bus with standardized safety driving equipment such as safety belt, fire extinguisher, and first aid box; and check the condition of vehicles regularly and periodically.



RINGKASAN

Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus (Studi pada Bus P.O. Jember Indah Trayek Jember-Situbodo); Akhmad David Casidy Rifal, 092110101025; 2015; 99 halaman; Bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Kemajuan ilmu dan teknologi serta era globalisasi mendorong persaingan yang tajam di semua sektor termasuk sektor transportasi. Peningkatan jumlah kendaraan yang sangat pesat juga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh berbagai faktor. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi instansi-instansi transportasi dalam upaya mengurangi angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas serta sebagai bahan kajian dan diskusi serta penelitian lebih lanjut dalam Bidang Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja. Jenis penelitian ini adalah analitik observasional dengan pendekatan *cross sectional*. Dilakukan di wilayah kerja P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo dengan besar populasi sebanyak 31 sopir. Penelitian ini merupakan penelitian populasi sehingga sampel yang digunakan adalah semua pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo, sedangkan variabel bebasnya adalah faktor manusia dan faktor kendaraan. Untuk mengetahui hubungan antara variabel terikat dan variabel bebas maka menggunakan uji regresi logistik dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$). Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo adalah tingkat pendidikan ($p=0,019$) dengan *Odd Ratio* (0,165), masa kerja ($p=0,025$) dengan *Odd ratio* (0,316), perilaku mengemudi ($p=0,006$) dengan *Odd Ratio* (0,114), pengetahuan

mengemudi ($p=0,038$) dengan *Odd Ratio* (0,194) dan faktor kendaraan ($p=0,019$) dengan *Odd Ratio* (6,050). Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa perlu dilakukan pemberian SIM yang lebih ketat dan selektif terhadap pengemudi bus oleh pihak kepolisian; Menambah frekuensi pelatihan tentang tata cara berlalu lintas di jalan, pelatihan tentang peraturan penumpang dan bagasi, pelatihan tentang perilaku dan pengetahuan mengemudi yang diwujudkan dalam Sertifikat Pengemudi Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan; Melengkapi armada bus dengan peralatan keselamatan berkendara yang sesuai standar seperti *safety belt*, alat pemadam api ringan, kotak P3K; dan melakukan pengecekan secara rutin dan berkala terhadap kondisi kendaraan.



PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Faktor Risiko yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus (Studi pada Bus P.O. Jember Indah)”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidak akan terselesaikan dengan baik tanpa bantuan, bimbingan, dan petunjuk dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis juga mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Drs. Husni Abdul Gani, M.S., selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember;
2. Ibu Anita Dewi PS, S.KM., M.Sc selaku ketua bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja sekaligus Dosen Pembimbing Utama (DPU);
3. Ibu dr. Ragil Ismi Hartanti, M.Sc. selaku Dosen Pembimbing Anggota (DPA) yang telah memberikan bimbingan, arahan, saran, koreksi, ilmu, motivasi, serta meluangkan waktu sehingga skripsi ini dapat terselesaikan;
4. Bapak Yunus Ariyanto S.KM., M.Kes selaku ketua penguji dalam skripsi ini;
5. Ibu Ellyke, S.KM., M.KL., selaku sekretaris penguji dalam skripsi ini;
6. Bapak Jamrozi, SH., selaku anggota penguji dalam skripsi ini;
7. Bapak Abu Khoiri, S.KM., M.Kes selaku Dosen Pembimbing Akademik (DPA);
8. Bapak Drs. Sutikno selaku Kepala P.O. Jember Indah yang memberi bantuan dalam penelitian;
9. Bapak-bapak sopir bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk menjadi responden;

10. Bapak Madya selaku petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Jember yang telah memberikan data dan ilmunya dalam penelitian ini;
11. Bapak Akmal,. SH., S.I.K, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Kabupaten Jember yang telah membantu dalam penelitian ini;
12. Ibuku tersayang Fadlah dan ayah tersayang Djuffri yang telah memberikan motivasi, kasih sayang dan doanya;
13. Dwi Musdalifah, Dinda Nur Faidah dan Miftakul Mudawamah yang selalu mendoakan, membantu, serta memberikan canda dan tawa dalam kesedihan, hambatan, dan kebahagiaan penulis;
14. Guru-guru dan dosen-dosen tercinta khususnya dosen Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja yang telah memberikan banyak ilmu berharga;
15. Keluarga MC12 yang telah menjadi keluarga selama di Jember, terima kasih tak terhingga buat Firman, Dadang, Andre, Dhani, Rossy, Sandi, Huda, Angga dan Oni yang selalu membantu dalam menyelesaikan dan memberi semangat;
16. Sobatku Adib, Nasyaa, Sofyan, Bagus, Jayus, Fatur, Shelga, Agung, Riza, Arif, Fani, Febri, Emir, Ongki, Yayak dan yang tak bisa disebutkan satu-satu, terima kasih atas bantuan, saran dan doanya;
17. Seluruh teman peminatan Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja yang selalu berbagi dan saling memotivasi selama menempuh pendidikan ini;
18. Teman-teman angkatan 2009 serta semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Jember, Mei 2015

Penulis

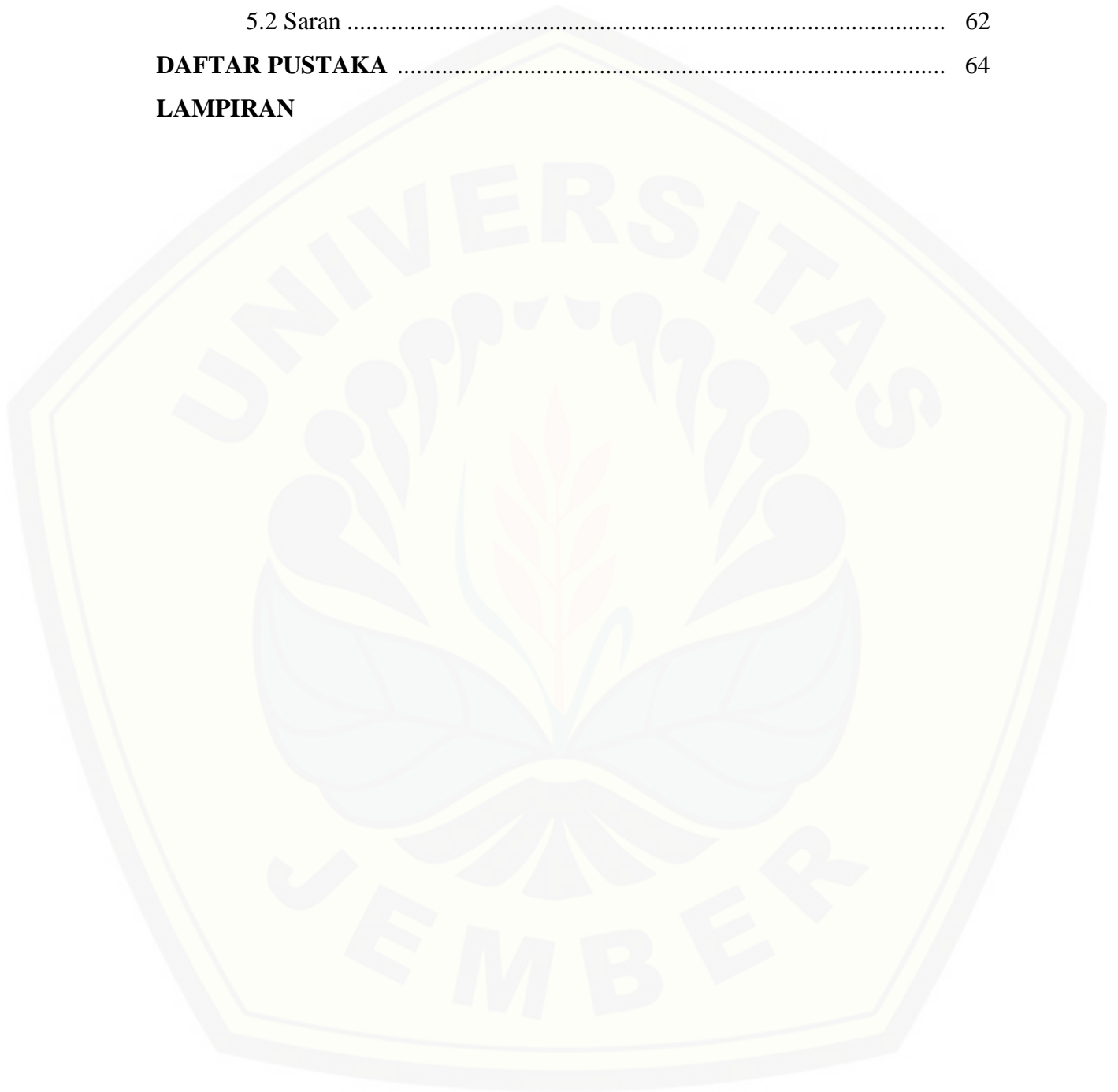
DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
HALAMAN PEMBIMBINGAN	vi
HALAMAN PENGESAHAN	vii
SUMMARY	viii
RINGKASAN	x
PRAKATA	xii
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR TABEL	xviii
DAFTAR GAMBAR	xix
DAFTAR LAMPIRAN	xx
DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN	xxi
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.3.1 Tujuan Umum.....	6
1.3.2 Tujuan Khusus	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.4.1 Bagi Peneliti.....	6
1.4.2 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat	6
1.4.3 Bagi Perusahaan	7
1.4.4 Bagi Masyarakat	7
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	8

2.1 Kecelakaan.....	8
2.1.1 Definisi Kecelakaan	8
2.1.2 Kecelakaan Lalu Lintas.....	8
2.2 Klarifikasi kecelakaan Lalu Lintas	10
2.2.1 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas	10
2.2.2 Jenis Kecelakaan Lalu Lintas.....	10
2.2.3 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	11
2.3 Peraturan dan Perundang Undangan Lalu Lintas	11
2.4 Uji Berkala Kendaraan Bermotor.....	12
2.4.1 Pengujian Kendaraan Bermotor	12
2.4.2 Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.....	14
2.5 Perilaku Pengemudi	16
2.5.1 Definisi Perilaku	16
2.5.2 Determinan Perilaku	17
2.6 Pengetahuan Keselamatan Transportasi	18
2.7 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu-Lintas.....	19
2.7.1Faktor Manusia.....	20
2.7.2 Faktor Kendaraan	24
2.7.3 Faktor Lingkungan Fisik.....	27
2.8 Bus	30
2.9 Kerangka Teori Penelitian	31
2.10 Kerangka Konseptual Penelitian.....	32
2.11 Hipotesis Penelitian.....	33
BAB 3. METODE PENELITIAN.....	34
3.1 Jenis Penelitian	34
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	34
3.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....	35
3.3.1 Populasi.....	35
3.3.2 Sampel.....	35
3.4 Variabel Dan Definisi Operasional.....	35
3.4.1 Variabel Penelitian	35

3.4.2 Definisi Operasional	36
3.5 Sumber Data Primer dan Sekunder, Teknik dan Instrumen	
Penumpulan Data.....	39
3.5.1 Data Primer	39
3.5.2 Data Sekunder	39
3.5.3 Teknik dan Instrumen Pengumpulan	39
3.6 Teknik Penyajian dan Analisis Data	40
3.6.1 Teknik Penyajian Data.....	40
3.6.2 Analisis Data.....	40
3.7 Kerangka Alur Penelitian	41
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	42
4.1 Hasil Penelitian.....	42
4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan Otobus Jember Indah trayek Jember-Situbondo.....	43
4.1.2 Karakteristik Individu	43
4.1.3 Perilaku Mengemudi.....	45
4.1.4 Pengetahuan Mengemudi.....	46
4.1.5 Faktor Kendaraan.....	46
4.1.6 Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas	47
4.1.7 Hubungan Karakteristik Individu dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas	48
4.1.8 Hubungan Perilaku Mengemudi dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas	50
4.1.9 Hubungan Pengetahuan Mengemudi dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas	50
4.1.10 Hubungan Faktor Kendaraan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas.....	51
4.2 Pembahasan.....	52
4.2.1 Karakteristik Individu	52
4.2.2 Perilaku Mengemudi.....	56
4.2.3 Pengetahuan Mengemudi.....	58

4.2.4 Faktor Kendaraan.....	60
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN.....	62
5.1 Kesimpulan	62
5.2 Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN	

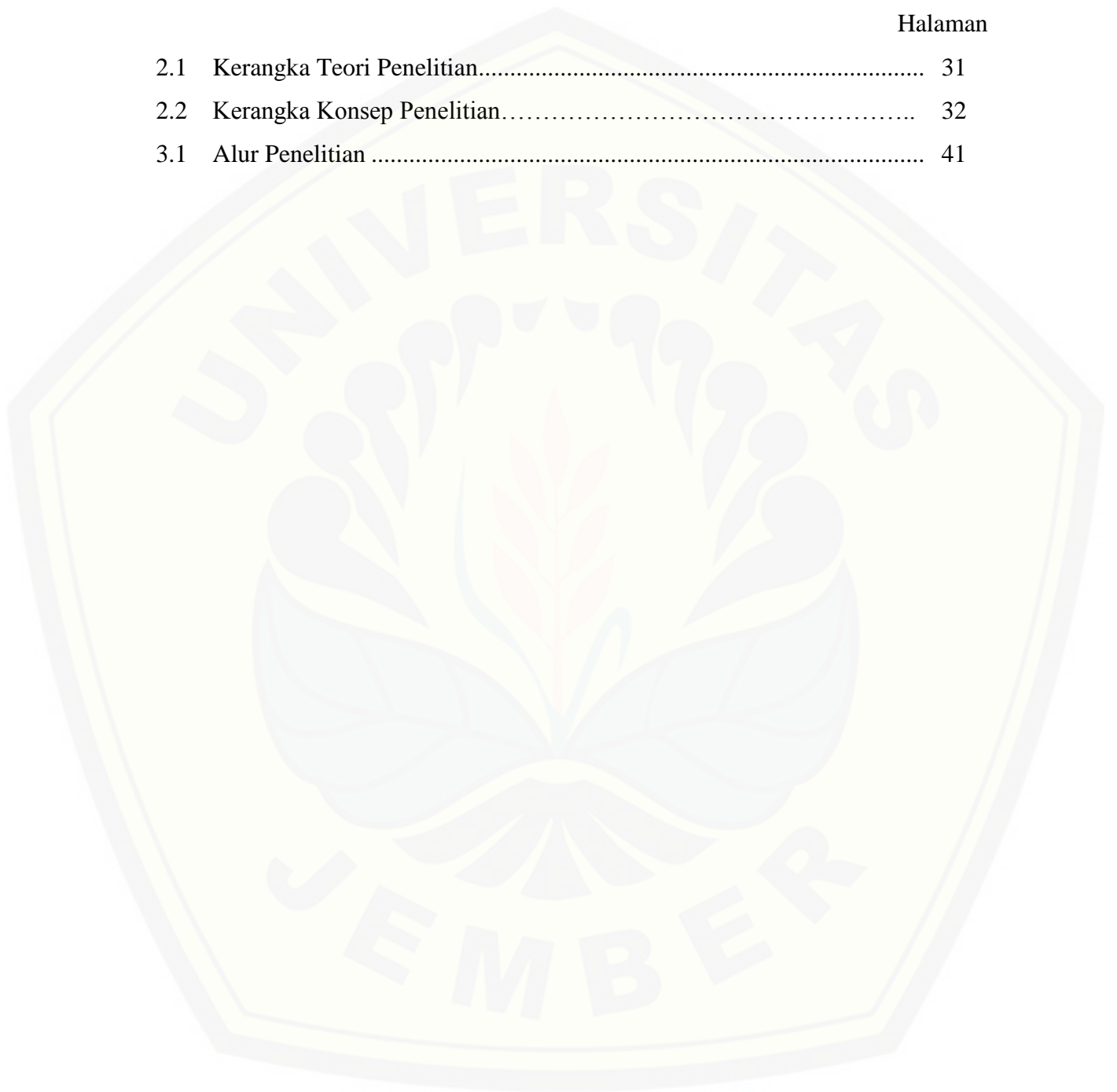


DAFTAR TABEL

	Halaman
3.1 Variabel, Definisi Operasional, Cara Pengukuran, Kategori Penilaian, dan Pengukuran serta Skala Data	35
4.1 Distribusi Frekuensi Usia pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah	44
4.2 Distribusi Frekuensi pendidikan pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah	44
4.3 Distribusi Frekuensi Masa Kerja pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah	45
4.4 Distribusi Frekuensi Perilaku Mengemudi pada Bus P.O Jember Indah	45
4.5 Distribusi Frekuensi Pengetahuan Mengemudi pada Bus P.O Jember Indah	46
4.6 Distribusi Frekuensi Kondisi Kendaraan Bus P.O Jember Indah	47
4.7 Distribusi Frekuensi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dalam 5 tahun Terakhir pada Bus P.O Jember Indah	47
4.8 Distribusi Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia	48
4.9 Distribusi Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tingkat Pendidikan	48
4.10 Distribusi Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Masa Kerja	49
4.11 Distribusi Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Perilaku Mengemudi	50
4.12 Distribusi Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pengetahuan Mengemudi	51
4.13 Distribusi Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Kendaraan	51

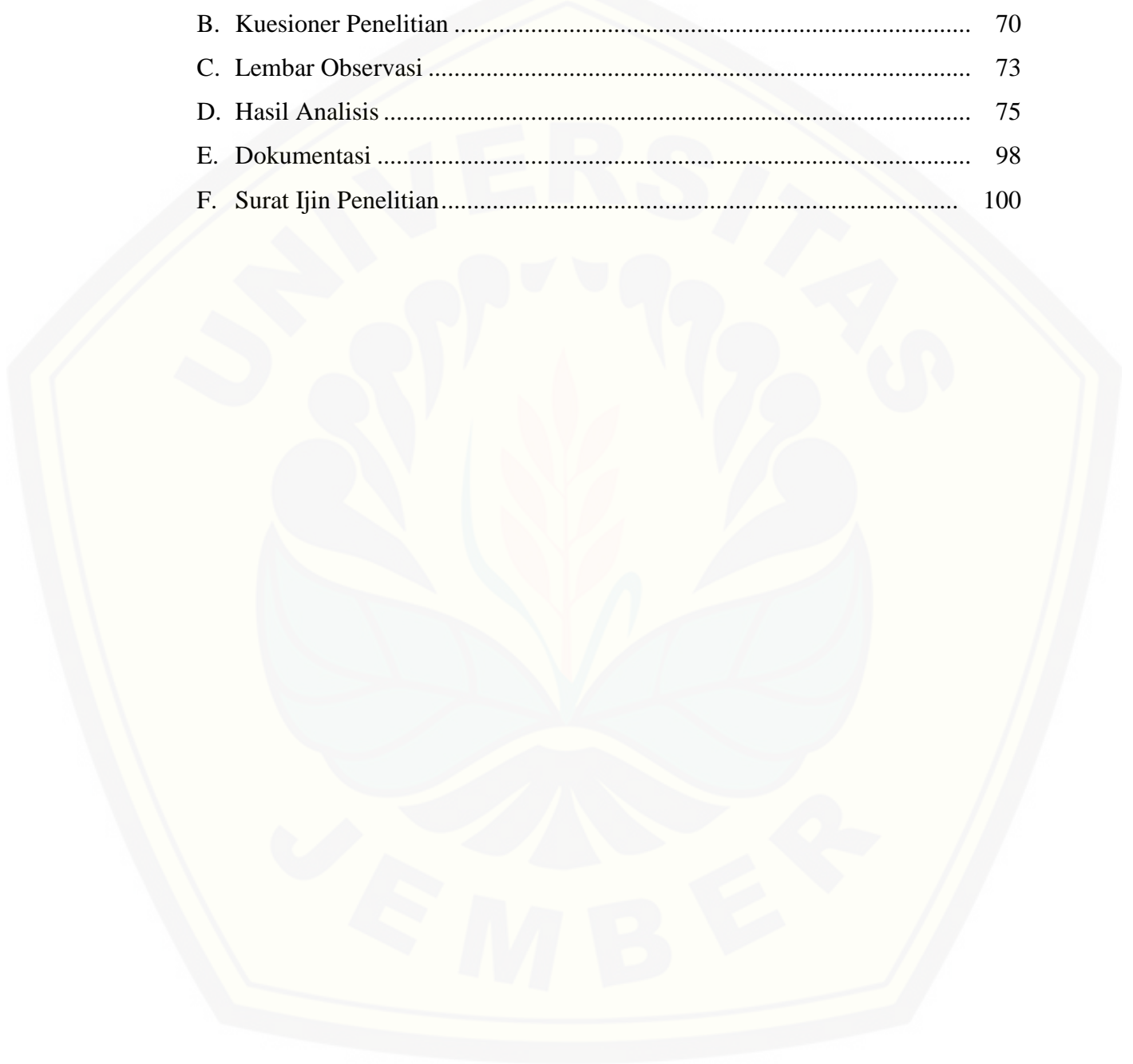
DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Teori Penelitian.....	31
2.2 Kerangka Konsep Penelitian.....	32
3.1 Alur Penelitian	41



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
A. Lembar Persetujuan Responden (<i>Informed Consent</i>)	69
B. Kuesioner Penelitian	70
C. Lembar Observasi	73
D. Hasil Analisis	75
E. Dokumentasi	98
F. Surat Ijin Penelitian.....	100



DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN

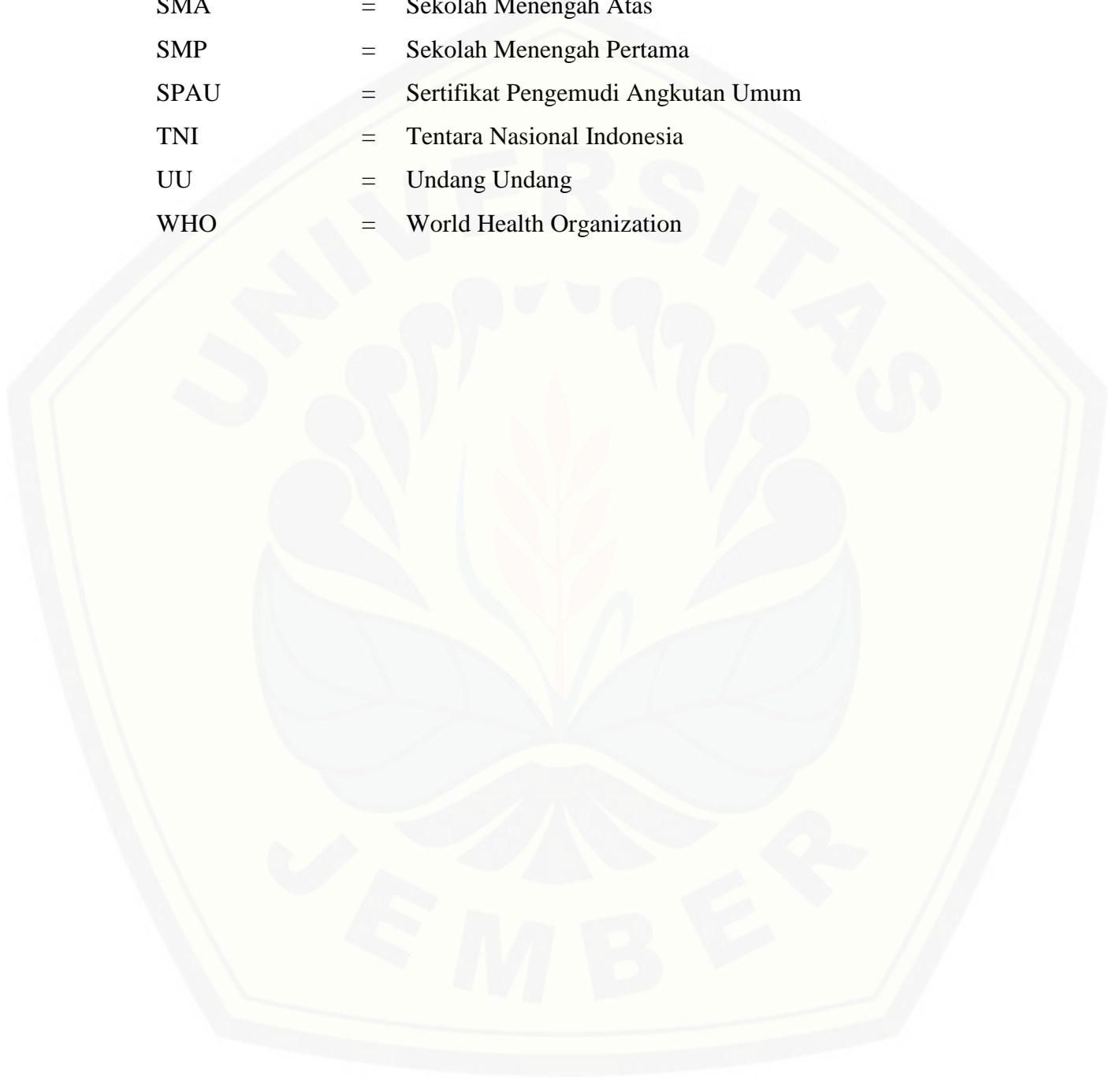
Daftar Arti Lambang

%	=	persen
-	=	sampai dengan
°	=	derajat
/	=	atau
<	=	kurang dari
>	=	lebih dari
≤	=	lebih kecil sama dengan
≥	=	lebih besar sama dengan
α	=	alfa
ρ	=	Signifikansi

Daftar Singkatan

CV	=	Comanditaire Venootschap
Dep. Hub	=	Departemen Perhubungan
Dep. Kes	=	Departemen Kesehatan
Dijen Hubdat	=	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Kanit Laka	=	Kepala Unit Kecelakaan
Kep. Men	=	Keputusan Menteri
KTP	=	Kartu Tanda Penduduk
MI	=	Madrasah Ibtidaiah
MTS	=	Madrasah Tsanawiyah
NAB	=	Nilai Ambang Batas
NTP	=	National Traffic Police
PO	=	Perusahaan Otobus
Polres	=	Polisi Resor
POLRI	=	Kepolisian Republik Indonesia
PP	=	Peraturan Pemerintah

PT	=	Perguruan Tinggi
P3K	=	Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan
SD	=	Sekolah Dasar
SMA	=	Sekolah Menengah Atas
SMP	=	Sekolah Menengah Pertama
SPAU	=	Sertifikat Pengemudi Angkutan Umum
TNI	=	Tentara Nasional Indonesia
UU	=	Undang Undang
WHO	=	World Health Organization



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemajuan ilmu dan teknologi serta era globalisasi menuntut kualitas sumber daya manusia yang tinggi dan kualitas tertentu. Globalisasi mendorong persaingan yang tajam di semua sektor termasuk sektor transportasi. Persaingan di sektor transportasi menuntut operator atau perusahaan pemberi jasa transportasi untuk tetap mampu bersaing, baik antar perusahaan maupun antar negara. Untuk sektor perhubungan darat, khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kualitas dan kuantitas yang dilakukan perusahaan bertujuan untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat secara baik, nyaman, dan selamat. Namun, peningkatan kuantitas pemberi jasa angkutan umum mempunyai risiko terjadinya kecelakaan.

Peningkatan jumlah kendaraan yang sangat pesat juga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Robert E. Dewar dan Paul L. Olson (2007), faktor faktor yang berhubungan dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 yaitu, faktor manusia; faktor kendaraan; faktor lingkungan dan jalan. Manusia sebagai pengemudi yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Manusia merupakan faktor terbesar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Faktor-faktor manusia yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, mengemudi dengan kecepatan tinggi dan mengantuk dalam berkendara (Jeffry, 2012)

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi manusia dalam berkendara di jalan raya. faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan. Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem saraf.

Kendaraan yang mengalami perawatan secara berkala dan terus-menerus akan menciptakan rasa aman, nyaman dan selamat bagi pengemudi dan penumpangnya. Kondisi fisik dan mesin bus yang meliputi rem, ban, kaca spion, lampu utama, lampu *sign* dan sebagainya juga akan mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yakni faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, dan tikungan/tanjakan/turunan tajam, selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan volume lalu lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan faktor lingkungan berasal dari kondisi cuaca, yakni berkabut, mendung, dan hujan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 2012, besarnya persentase masing-masing faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%. Menurut data WHO pada tahun 2010, cedera akibat kecelakaan lalu lintas membunuh setidaknya 1,24 juta orang tiap tahunnya. Ini berarti rata-rata di seluruh dunia 3.397 orang terbunuh tiap harinya di jalan. Hampir 90% dari kematian tersebut terjadi pada negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah. Jika tidak segera dilakukan tindakan, WHO memperkirakan jumlah korban yang mengakibatkan kematian akan meningkat menjadi 1,9 juta orang pada tahun 2020.

Berdasarkan data POLRI yang diolah kembali oleh Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, jumlah kendaraan di Jawa Timur pada tahun 2009 mencapai 81.725.420 unit. Dari jumlah tersebut, 11.828.529 diantaranya merupakan jenis mobil berpenumpang, 6.225.588 mobil beban (truk), 4.223.677 bus, dan 59.477.626 sepeda motor. Akibatnya jalanan semakin padat dipenuhi kendaraan, apa lagi pada jam berangkat kerja dan pulang kerja. Kondisi ini semakin diperparah lagi oleh perilaku para pengemudi kendaraan bermotor yang

tidak sesuai dengan aturan. Akibatnya, banyak masalah kecelakaan lalu lintas yang kerap terjadi di jalan raya.

Di Indonesia, berdasarkan Simposium Korlantas Polri, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2012 sebanyak 117.949 kejadian dengan kerugian mencapai 298,6 milyar rupiah. Pada tahun 2013, mengalami penurunan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas sebesar 14,34% atau terjadi kejadian kecelakaan sebanyak 101.037 dan kerugian materi sebesar 14,47% atau kerugian materi sebesar 254,6 milyar rupiah. Di provinsi Jawa Timur, berdasarkan data POLRI yang diolah kembali oleh Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, tingkat kecelakaan di Jawa Timur pada tahun 2008 sudah mencapai angka 59.164 kasus kecelakaan, sedangkan korban yang meninggal sebanyak 20.188 orang dengan kerugian 131,21 milyar rupiah. Sementara itu di tahun 2009 lalu ada 62.960 kasus kecelakaan lalu lintas dan 19.797 orang meninggal dunia dengan kerugian mencapai 136,29 milyar rupiah. Dari data tersebut terlihat bahwa terjadi peningkatan kasus kecelakaan dan kerugian yang diterima akibat kasus kecelakaan tersebut. Sementara di wilayah kerja Polisi Resor Jember, pada tahun 2013 telah terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 907 kasus kecelakaan yang menyebabkan 113 korban meninggal dunia, 15 luka berat dan 1.120 luka ringan dan mengakibatkan kerugian mencapai Rp 592.950.000 (Kanit LAKA Polres Kabupaten Jember).

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2014), jumlah kecelakaan lalu lintas bus di Indonesia pada tahun 2012 sebesar 6.601 kasus dan mengalami penurunan di tahun 2013 dengan 4.893 kasus kecelakaan lalu lintas bus. Sementara di Kabupaten Jember, berdasarkan data Kanit LAKA kabupaten Jember tahun 2013 telah terjadi 15 kasus kecelakaan yang melibatkan bus. Kecelakaan tersebut menyebabkan 4 meninggal dunia dan 16 luka ringan dengan kerugian diatas Rp 15.000.000.

Dari hasil penelitian Jeffry (2012) di kota Medan dan penelitian Kartika (2009) di kota Depok, terhadap responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas didapatkan faktor penyebab terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia yang diikuti oleh faktor lingkungan fisik dan yang terkecil adalah faktor kendaraan. Beberapa penelitian menyebutkan bahwa faktor manusia

terdiri dari mengantuk, lengah, pengaruh obat dan alkohol, lelah, sakit, melebihi batas kecepatan, tidak tertib, tidak memiliki SIM dan menggunakan *handphone* saat berkendara. Faktor lingkungan fisik terdiri dari jalan berlubang, jalan rusak, jalan licin, jalan menikung, jalan gelap dan hujan. Sedangkan untuk faktor kendaraan terdiri dari ban pecah, selip, lampu kendaraan yang kurang terang atau bahkan mati, rem blong, kaca film terlalu hitam dan kendaraan tidak layak jalan.

Berdasarkan data dari Departemen Perhubungan Darat (2014), trayek Jember-Situbondo memiliki 38 armada bus dengan rincian 31 P.O Jember Indah, 3 P.O Restu dan 4 P.O Putra Mandiri. P.O Jember Indah adalah perusahaan yang mempunyai jumlah armada terbanyak untuk trayek Jember-Situbondo. Perusahaan Otobus Jember Indah merupakan perusahaan jasa transportasi yang berada di kabupaten Jember dan merupakan P.O terbesar di Jember. Dengan Kondisi perekonomian yang tidak pasti akhir-akhir ini, P.O Jember Indah tetap eksis dan tetap beroperasi. Jalur operasional bus Jember Indah terbagi menjadi 3 yaitu Jember-Situbondo, Jember-Malang dan Jember-Surabaya. Perusahaan Otobus Jember Indah mempunyai pengemudi sebanyak 40 orang dan 40 kondektur dengan rincian 31 pengemudi bus trayek jember situbondo, 5 pengemudi bus trayek jember Surabaya, 2 pengemudi bus jember malang dan 2 pengemudi bus cadangan. Perusahaan Otobus (P.O) Jember Indah memiliki armada sebanyak 55 armada dengan rincian 42 bus untuk jurusan Jember-Situbondo, 4 bus untuk jurusan Jember-Surabaya, 1 bus untuk jurusan Jember-Malang, 6 bus cadangan dan 2 bus pariwisata.

Trayek Jember-Situbondo sendiri berjarak 71,8 km. Ruas jalan dari Jember sampai Situbondo tidak begitu lebar, sebagian besar lebar jalan hanya dapat dilalui oleh dua kendaraan. Lampu penerangan pada daerah-daerah tertentu masih kurang seperti di Kecamatan Jelbuk, Kecamatan Tapen dan Kecamatan Prajekan. Keberangkatan bus dimulai dari Terminal Arjasa yang melewati Terminal Bondowoso dan berakhir di Terminal Situbondo dan begitu sebaliknya. Jadwal pemberangkatan dimulai pada pukul 04.00 WIB dan berakhir sekitar pukul 23.00 WIB. Jam kerja pengemudi P.O Jember Indah setiap harinya bervariasi antara 2 dan 3 kali PP Jember-Situbondo.

Berdasarkan keterangan salah satu pengemudi P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo, beliau pernah mengalami kecelakaan lalu lintas pada tahun 2010 di daerah Topen, Bondowoso. Kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi dikarenakan dirinya kurang waspada terhadap kendaraan lain yang berlawanan arah ketika hendak menyalip kendaraan lain. Akibatnya bus menabrak pengendara sepeda motor dari arah berlawanan sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan patah kaki, luka-luka, dan kerugian materi serta psikologis.

Dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan jasa transportasi yang diberikan, maka peningkatan kualitas keselamatan berkendara (*Safety Riding*) merupakan kunci keberhasilan program. Hal ini akan tercipta bila didukung dengan faktor manusia dan faktor kendaraan yang memadai dalam berkendara. Berdasarkan latar belakang tersebut, perlu dilakukan penelitian mengenai faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka perumusan masalah pada penelitian ini adalah: "Apa sajakah faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo?"

1.3 Tujuan

1.3.1 Tujuan Umum

Menganalisis faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo.

1.3.2 Tujuan Khusus

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

- a. Mengidentifikasi faktor manusia (karakteristik, pengetahuan dan perilaku) dalam kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo
- b. Mengidentifikasi faktor kendaraan pada armada bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo.
- c. Menganalisis hubungan antara faktor manusia (karakteristik, pengetahuan dan perilaku) dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo.
- d. Menganalisis hubungan antara faktor kendaraan pada armada bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo dengan kecelakaan lalu lintas.

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 di 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 Perusahaan Otobus/Instansi Tempat Penelitian

Sebagai bahan pertimbangan dalam usaha mencegah dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas dan memberikan informasi dibidang 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 Kecelakaan

2.1.1 Definisi Kecelakaan

Kecelakaan adalah kejadian yang tidak diduga dan tidak diharapkan. Tak terduga karena dibelakang peristiwa itu terdapat unsur ketidak sengaja, lebih-lebih dalam hal perencanaan. Tak diharapkan karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian materil dan penderitaan dari yang paling ringan sampai yang paling berat (Suma'mur, 2006). Menurut Suma'mur, 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.

Menurut John Ridley (2008), kecelakaan adalah suatu kejadian atau peristiwa yang tidak diharapkan dan mengakibatkan kerugian berupa fisik, materi dan psikologis. Kecelakaan terjadi akibat terdapat 4 unsur yang saling berinteraksi. Keempat unsur tersebut adalah *People, Equipment, Material dan Environment* (Ramli, 2010).

Kecelakaan dapat terjadi karena kondisi alat atau material yang kurang baik atau berbahaya. Kecelakaan juga dapat dipicu oleh lingkungan kerja yang tidak aman seperti ventilasi, penerangan, kebisingan dan suhu yang tidak aman yang melampaui nilai ambang batas.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

2.1.2 Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan tidak terjadi kebetulan, melainkan ada sebabnya. Oleh karena ada penyebabnya, sebab kecelakaan harus dianalisis dan ditemukan, agar tindakan korektif kepada penyebab itu dapat dilakukan serta dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah. Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak diduga dan tidak diharapkan. Tak terduga karena dibelakang peristiwa itu terdapat

unsur ketidaksengajaan, lebih-lebih dalam hal perencanaan. Tak diharapkan karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian materil dan penderitaan dari yang paling ringan sampai yang paling berat (Suma'mur, 2006). Menurut D.A. Colling (1990) yang dikutip oleh Ben Fauzi (2009) kecelakaan dapat diartikan sebagai tiap kejadian yang tidak direncanakan dan terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, faktor lingkungan, ataupun kombinasi-kombinasi dari hal-hal tersebut yang mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak, kesakitan, kematian, kerusakan *property* ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan 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 adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban). Menurut F.D. Hobbs (1995) yang dikutip Kartika (2009) mengungkapkan kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan. Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

2.2. Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

2.2.1. Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

- a. Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

2.2.2. Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Karakteristik kecelakaan lalu lintas menurut Dephub RI (2006) yang dikutip oleh Kartika (2009) dapat dibagi menjadi beberapa jenis tabrakan, yaitu:

- a. *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. *Sideswape* (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 yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswape*).
- e. *Backing*, tabrakan secara mundur.

2.2.3. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi tiga, yaitu:

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

2.3. Peraturan dan Perundang-undangan Lalu Lintas

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan utama yang mengatur aspek-aspek mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sudah sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru.

Setelah undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang lama diterbitkan kemudian diterbitkan 4 (empat) Peraturan Pemerintah (PP), yaitu: PP No. 41/1993 tentang Transportasi Jalan Raya, PP No. 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, PP No. 43/1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Lalu

dibuatlah pedoman teknis untuk mendukung penerapan Peraturan Pemerintah (PP) diatas yang diterbitkan dalam bentuk Keputusan Menteri (KepMen). Beberapa contohnya KepMen tersebut, yaitu: KepMen No. 60/1993 tentang Marka Jalan, KepMen No. 61/1993 tentang Rambu-rambu Jalan, KepMen No. 62/1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, KepMen No. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2.4. Uji Berkala Kendaraan Bermotor

2.4.1 Pengujian Kendaraan Bermotor

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 49 ayat (1) menyatakan bahwa Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian. Penjelasan atas Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Pasal 121 ayat (1) menyatakan bahwa pengujian dilakukan dengan tujuan untuk menjamin keselamatan, menjaga kelestarian lingkungan, dan pelayanan umum. Pengujian kendaraan bermotor merupakan serangkaian kegiatan menguji dan memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Pelaksanaan sistem pengujian kendaraan bermotor diharapkan dapat menghasilkan fungsi sebagai berikut :

- a. Mencegah atau memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas, gangguan terhadap lingkungan, dan kerusakan-kerusakan berat pada waktu pemakaian.
- b. Memberikan informasi kepada pemilik atau pemegang kendaraan bermotor mengenai kondisi dan spesifikasi kendaraannya antara lain : dimensi, daya angkut, tekanan sumbu terberat, kelas jalan bagi kendaraan yang bersangkutan sesuai dengan data yang terdapat dalam buku uji.

- c. Memberikan saran-saran perbaikan kepada bengkel-bengkel kendaraan bermotor mengenai rehabilitasi kondisi teknis kendaraan bermotor wajib uji secara berkala.
- d. Menyajikan data kuantitatif mengenai potensi armada angkutan orang atau angkutan barang setempat, dalam hubungannya dengan pembinaan angkutan pada umumnya.

Kendaraan bermotor yang termasuk jenis kendaraan bermotor wajib uji sebagai berikut :

- a. Mobil penumpang umum adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- b. Mobil bis adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- c. Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.
- d. Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor selain daripada kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang, yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus.
- e. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
- f. Kereta Gandengan adalah sarana untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh sarana itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
- g. Kereta Tempelan adalah sarana untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya.

Kendaraan bermotor yang termasuk jenis kendaraan bermotor tidak wajib uji sebagai berikut :

- a. Kendaraan bermotor milik Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI).
- b. Kendaraan bermotor yang menggunakan tanda nomor kendaraan *Corps Diplomatique* (CD) atau *Corps Consulaire* (CC).
- c. Kendaraan bermotor yang berada dalam persediaan pedagang atau untuk pameran.
- d. Kendaraan bermotor yang tidak dipergunakan karena disegel atau disita oleh negara.
- e. Kendaraan bermotor yang berada di bengkel-bengkel perbaikan.
- f. Kendaraan bermotor yang dipergunakan bukan untuk umum seperti mobil penumpang pribadi dan sepeda motor.
- g. Kendaraan alat-alat berat tertentu yang jenisnya ditentukan.

2.4.2 Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Pengujian berkala kendaraan bermotor atau uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan. Masa berlaku uji berkala kendaraan bermotor selama 6 (enam) bulan. Tujuan dilaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor sebagai berikut :

- a. Penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala untuk menjaga agar kendaraan tersebut tidak mengandung kekurangan-kekurangan secara teknis dan diketahui / tidak atau dapat juga menimbulkan bahaya bagi lalu lintas, penumpang, dan lingkungan.
- b. Hasil dari pengujian kendaraan bermotor dapat dipertanggung jawabkan.
- c. Menjaga prasarana jalan dan jembatan agar tidak cepat rusak.

Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993 (yang saat ini seharusnya direvisi sejalan dengan berlakunya undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Dalam keputusan menteri perhubungan tersebut dijelaskan bahwa pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor dimaksudkan untuk mencapai hal-hal sebagai berikut:

- a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
- b. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor.
- c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Oleh karena itu untuk memberikan jaminan keselamatan secara teknis, maka unit pengujian kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian dengan pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah, dan teknologi peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat. Pengujian pun harus dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis tertentu dan sesuai dengan prosedur dan tata cara, serta dilaksanakan di lokasi yang telah ditetapkan. Selain itu hasil uji berkala kendaraan bermotor harus akurat dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara atau dirawat secara periodik melalui kalibrasi.

Alat uji kendaraan bermotor adalah alat ukur yang digunakan untuk pengukuran parameter-parameter khusus sebagai bagian dari tahap pengujian laik jalan kendaraan bermotor. Peralatan uji berkala kendaraan bermotor dapat berupa peralatan pengujian lengkap, peralatan pengujian dasar, atau peralatan pengujian keliling. Peralatan pengujian kendaraan bermotor secara lengkap meliputi :

- a. Alat uji suspensi roda (*Pit Wheel Suspension Tester / Axle Play Detector*) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan bermotor,
- b. Alat uji rem (*Brake Tester*)
- c. Alat uji lampu utama (*Headlight Tester*)
- d. Alat uji laju kendaraan (*Speedometer Tester*)
- e. Alat uji emisi gas buang
- f. Alat pengukur berat (*Axle Load Tester*)
- g. Alat uji kincup roda depan (*Side Slip Tester*)
- h. Alat pengukur suara (*Sound Level Tester* atau *Noise Tester*)
- i. Alat pengukur dimensi
- j. Alat pengukur tekanan udara (*Tire Air Measuring Equipment*)
- k. Alat uji kaca (*Tint Tester*)

l. Kompresor udara (*Air compressor*)

m. Generator set

n. Peralatan bantu.

Peralatan pengujian dasar meliputi : alat uji suspensi roda dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan, alat uji rem, alat pengukur berat, alat pengukur dimensi, alat uji emisi gas buang dan ketebalan asap gas buang, alat pengukur tekanan udara, generator set, dan peralatan bantu. Peralatan pengujian keliling meliputi : alat uji rem, alat uji emisi gas buang dan ketebalan asap gas buang, alat pengukur berat, alat pengukur dimensi, alat pengukur tekanan udara, kompresor udara, generator set, dan peralatan bantu.

2.5 Perilaku Pengemudi

2.5.1 Definisi Perilaku

Perilaku adalah respon individu terhadap suatu stimulus atau suatu tindakan yang dapat diamati dan mempunyai frekuensi spesifik, durasi dan tujuan baik disadari maupun tidak. Perilaku merupakan kumpulan berbagai faktor yang saling berinteraksi. Sering tidak disadari bahwa interaksi tersebut amat kompleks sehingga kadang-kadang kita tidak sempat memikirkan penyebab seseorang menerapkan perilaku atau tindakan tertentu (Dep. Kesehatan, 2008).

Perilaku pengemudi adalah suatu bentuk sikap berlalu lintas yang diperoleh dari pengalaman pendidikan yang ditentukan oleh faktor latar belakang sosial, budaya, nilai, norma, adat istiadat sehingga menghasilkan pola pikir seseorang. Dalam banyak hal, faktor lingkungan sosial secara langsung memengaruhi sikap pengemudi dan kernet. Di lain pihak, ada faktor pelaksanaan yang secara langsung memengaruhi sikap dan perilaku berlalu lintas. Seperti halnya pendidikan dan sikap, faktor lingkungan sosial juga mempengaruhi penegakan hukum (Nuryana, 2003).

2.5.2 Determinan Perilaku

Menurut Djafri (2007) determinan yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang meliputi:

a. Faktor Penentu (*Predisposing*)

Faktor penentu adalah faktor perilaku seseorang yang ditentukan oleh pengetahuan, sikap, keterampilan, persepsi, kepercayaan, dan nilai.

b. Faktor Lingkungan (*Enabling*)

Faktor enabling merupakan faktor lingkungan yang dapat memfasilitasi atau dapat sebagai media bagi seseorang dalam melakukan perilaku tertentu. Contoh, keadaan sosial ekonomi dan perceraian.

c. Faktor Pendorong (*Reinforcing*)

Faktor pendorong yaitu faktor yang menjadi pendorong atau memotivasi seseorang dalam melakukan perilaku tertentu. Contoh, pergaulan, interaksi sosial, konflik.

Menurut Djati (2001) bahwa tindakan buruk dilakukan oleh individu disebabkan oleh sebagai berikut, yaitu:

a. Tidak tahu

Yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak mengetahui bahaya-bahaya yang ada.

b. Tidak mampu atau tidak biasa

Yang bersangkutan mengetahui cara kerja yang aman dan bahaya-bahaya yang ada tetapi karena belum mampu serta terampil, maka ia melakukan kesalahan.

c. Tidak mau

Walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja dan peraturan-peraturan dalam upaya meningkatkan keselamatan serta bersangkutan dapat melaksanakannya, tetapi karena tidak mau melaksanakannya maka terjadi kecelakaan.

Menurut Sarwono (2006), terdapat beberapa unsur yang dapat mempengaruhi perilaku pengemudi, antara lain:

a. Kondisi infrastruktur seperti kondisi jalan, rambu-rambu ataupun marka jalan.

b. Sikap dan kebiasaan pengguna jalan dan angkutan umum.

- c. Pergerakan transportasi yang melebihi kapasitas sistem prasarana transportasi yang ada dan melebihi daya tampung prasarana tersebut.
- d. Pemantauan kualitas layanan bus belum dilaksanakan dengan baik.
- e. Infrastruktur transportasi tidak bermotor belum tersedia.
- f. Penggunaan kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan penggunaan kendaraan umum (volume kendaraan pribadi menurunkan efektivitas penggunaan ruang jalan).

Dewar dan Olson (2007) menambahkan bahwa perilaku tidak selamat (*unsafe action*) merupakan tindakan-tindakan tidak aman dan berbahaya yang dilakukan oleh pengemudi. *Unsafe action* pada pengemudi dapat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal dipengaruhi oleh perilaku pengemudi itu sendiri misalnya konsumsi alkohol, obat-obatan tertentu dan rokok yang dapat menyebabkan tekanan pada sistem saraf sentral. Jumlah yang berlebihan mempengaruhi perhatian dan penilaian, memperpanjang waktu reaksi dan lambat laun menghilangkan koordinasi antara otot dan saraf sehingga tidak mampu melaksanakan tugas mengemudi yang sederhana sekalipun. Obat perangsang yang dapat menyebabkan perilaku kasar dan aneh juga mempengaruhi kemampuan mengambil keputusan dan mengendalikan kendaraan. Selain itu pula perilaku tidak selamat pada pengemudi yang terbiasa memuat penumpang melebihi kapasitas, kebiasaan tidak memakai sabuk pengaman dan kebiasaan berbincang-bincang pada saat mengemudi dapat menyebabkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Faktor eksternal dapat dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur atau kondisi jalan yang rusak, bergelombang, cuaca, pengguna jalan lain dan lain-lain.

2.6. Pengetahuan Keselamatan Transportasi

Menurut Suwardo (2004) pengetahuan keselamatan transportasi adalah standar keselamatan sistem angkutan jalan raya yang meliputi kelancaran, keamanan, keandalan, efisiensi dan keselarasan dengan lingkungan dalam upaya mencegah dan menaggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan. Indikator keselamatan lalu lintas jalan yang utama adalah tinggi rendahnya tingkat kecelakaan lalu lintas. Manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan adalah tiga

faktor utama dalam sistem lalu lintas jalan yang langsung maupun tidak dapat mempengaruhi tingkat pengetahuan keselamatan transportasi. Faktor-faktor lain yang berpengaruh dalam pengetahuan keselamatan transportasi antara lain, faktor pengendara (misalnya berkecepatan tinggi, kurang hati-hati atau ceroboh, emosi, dan tidak terampil dalam mengemudi), faktor kendaraan (misalnya rem blong, lampu malam, lampu sein tidak berfungsi dengan baik), faktor jalan atau alam (halangan pandangan, licin, lingkungan sisi jalan, panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor, dan jumlah pelanggaran lalulintas).

Rizky (2009) menambahkan bahwa pengetahuan yang baik terhadap keselamatan bertransportasi akan menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas dan angka kecelakaan. Semakin baiknya kualitas pengemudi angkutan umum akan dapat pula menstimulasi pengguna jalan yang lain sehingga pada akhirnya dapat mendorong terciptanya ketertiban, kedisiplinan, kelancaran, keamanan, kenyamanan dan keselamatan lalu lintas secara keseluruhan.

2.7. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas terbagi menjadi tiga, yaitu manusia, kendaraan dan lingkungan. Dasar teori kecelakaan lalu lintas ada pada model Matriks Haddon yang merupakan suatu model konseptual yang mengaplikasikan prinsip-prinsip kesehatan masyarakat untuk masalah kecelakaan lalu lintas. Konsep ini dikembangkan oleh Haddon Jr lebih dari 43 tahun yang lalu. Model matriks Haddon ini membagi penyebab kecelakaan lalu lintas dalam tiga faktor, yaitu: manusia, kendaraan, dan lingkungan. William Haddon (1970) mengembangkan konsep dimana faktor-faktor tersebut berinteraksi dalam suatu periode waktu tertentu. Penerapan permodelan kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga fase waktu, yaitu sebelum kecelakaan (*pre-crash*), saat kecelakaan (*crash*), dan setelah kecelakaan (*post-crash*).

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 2012, besarnya persentase masing-masing faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%. Secara umum, faktor

utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yakni: faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan fisik selanjutnya, akan dibahas mengenai faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus meliputi faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan fisik.

2.7.1 Faktor Manusia

Manusia sebagai pengendara yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima pengaruh rangsangan dari keadaan sekelilingnya (Olson dan Dewar, 2007).

Manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi manusia dalam berkendara di jalan raya. Faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan. Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem saraf.

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 berkendara dari pengendara terhadap rangsangan dari lingkungannya berkendara. Karakteristik dari pengendara yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu:

a. Umur

Umur merupakan salah satu karakteristik penting yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia tua atau diatas 30 tahun biasanya lebih memiliki tingkat kewaspadaan lebih tinggi dalam berkendara daripada orang yang berusia muda, alasannya karena orang yang berusia tua lebih banyak memiliki pengalaman dalam berkendara dan lebih bijak

dalam berkendara dibanding dengan yang berusia muda yang terkadang menggebu-gebu dan tergesa-gesa dalam berkendara. Lebih dari 27,1% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengendara pemula dengan usia antara 16-25 tahun (Dirjen Hubdat, 2012).

b. Jenis Kelamin

Jenis kelamin laki-laki memiliki risiko lebih tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas dan angka kematiannya lebih tinggi dibandingkan jenis kelamin perempuan. Hal ini dikarenakan mobilitas jenis kelamin laki-laki lebih tinggi daripada jenis kelamin perempuan di jalan raya dalam berkendara. Suatu penelitian di wilayah depok menunjukkan bahwa perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kelamin yaitu laki-laki lebih tinggi dengan persentase 92% dan perempuan 8% (Kartika, 2009).

c. Tingkat Pendidikan

Pendidikan merupakan upaya untuk mengembangkan kemampuan intelektual dan kepribadian manusia (Notoatmojo,1998). Pada dasarnya tujuan pendidikan adalah suatu deskripsi dari pengetahuan, sikap, tindakan dan sebagainya yang diharapkan akan dimiliki sasaran pendidikan pada periode tertentu. Pendidikan seseorang mempengaruhi cara berpikir dalam menghadapi pekerjaan, demikian juga dalam menerima latihan kerja baik praktek maupun teori termasuk diantaranya cara pencegahan kecelakaan ataupun cara menghindari bila terjadi kecelakaan (Depkes RI, 1990). Sehingga apabila jenjang pendidikan yang pernah ditempuh oleh pengemudi tinggi maka akan lebih memahami bagaimana cara mencegah kecelakaan terhadap dirinya (Yani, 2004).

d. Pengalaman Mengemudi

Pengalaman kerja merupakan faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Penelitian terhadap pengalaman kerja dengan studi retrospektif terhadap 383 kasus di hongkong membuktikan bahwa kecelakaan kerja terjadi pada pekerja yang mempunyai pengalaman kerja kurang dari 5 tahun (Depkes RI, 1990). Hal ini disebabkan tenaga kerja yang baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan keselamatannya.

Semua faktor-faktor yang disebutkan diatas merupakan karakteristik pengemudi bus yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Adapun faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus adalah:

a. Lengah

Lengah adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain ketika mengemudi, sehingga perhatiannya tidak fokus ketika berkendara. Lengah yang terjadi dapat berasal dari lingkungan ataupun perilaku pengemudi ketika berkendara, seperti pandangan tidak fokus atau berbincang di jalan raya sehingga tidak dapat mengantisipasi dalam menghadapi situasi lalu lintas dan tidak memperhatikan lingkungan sekitar yang dapat berubah mendadak.

b. Mengantuk

Mengantuk dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor karena pengemudi kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan/atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat (Warpani, 2002). Ciri-ciri pengemudi yang mengantuk adalah sering menguap, perih pada mata, lambat dalam bereaksi, berhalusinasi, dan pandangan kosong.

c. Lelah

Faktor kelelahan merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan, kelelahan dapat mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara. Suma'mur (2009) mengungkapkan, kata lelah (*fatigue*) menunjukkan keadaan tubuh fisik dan mental yang berbeda, tetapi semuanya berakibat kepada penurunan daya kerja dan berkurangnya ketahanan tubuh. Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 pada pasal 240 menyebutkan pembatasan lamanya waktu mengemudi, akan tetapi pelanggaran masih sering terjadi. Menurut Suma'mur (2009), tanda-tanda yang ada hubungannya dengan kelelahan, antara lain: perasaan berat dikepala, menjadi lelah seluruh badan, menguap, merasa kacau pikiran, mengantuk, merasa berat

pada mata, merasa susah berfikir, tidak dapat berkonsentrasi, tidak dapat memfokuskan perhatian terhadap sesuatu, dan merasa kurang sehat.

d. Mabuk

Mabuk dapat disebabkan pengemudi kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkotik. Warpani (2002) mengatakan, di Amerika Serikat dilaporkan 50% penyebab terjadinya kecelakaan fatal (meninggal dunia) adalah alkohol. Mabuk yang disebabkan alkohol memiliki peranan penting terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Oleh karena itu, pengendara dilarang mengonsumsi alkohol sebelum berkendara atau tubuhnya mengandung alkohol ketika ingin berkendara.

e. Tidak Tertib

Tidak tertib dalam berlalu lintas merupakan ketidakdisiplinan pengendara dalam berkendara yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tidak tertibnya pengendara itu dapat disebabkan oleh perilaku berkendara yang buruk dan kesadaran akan berlalu lintas dengan benar yang rendah, seperti melanggar marka atau rambu lalu lintas, mendahului kendaraan lain melalui jalur kiri, dan sebagainya. Data menunjukkan lebih dari 90% faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas adalah manusia, yang sangat berkaitan erat dengan perilaku manusia dalam tertib dan disiplin berlalu lintas di jalan (Dephub RI, 2008).

f. Kecepatan Tinggi

Kecepatan merupakan hal yang dapat dikontrol pengendara sesuai keinginannya, akan tetapi perilaku dari pengendara sering kali membawa kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Faktor tersebutlah yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena terkadang memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi tanpa menghiraukan jarak kendaraan dengan depan ataupun samping. Jarak yang aman antara kendaraan yang dikemudikan dengan kendaraan yang ada di depan adalah selang waktu 2 detik, jarak itulah yang dapat ditolerir agar pengendara dapat mengerem kendaraannya dengan baik.

g. Emosional

Emosional dalam berkendara merupakan faktor yang harus dikendalikan oleh pengendara dalam mengemudikan kendaraannya. Tindakan yang emosional

biasanya tidak terkontrol akan menyebabkan kecelakaan yang akan merugikan diri sendiri dan orang lain. Emosional dalam berkendara biasanya disebabkan oleh berbagai faktor, seperti macet dan cuaca panas, hilangnya konsentrasi dalam berkendara, kendaraan yang mengalami masalah dan pengendara lain yang tidak tertib. Oleh karena itu, dalam berkendara sebaiknya pengendara memiliki emosi yang stabil agar tercipta keselamatan dalam berkendara.

h. Sakit

Sakit adalah suatu kondisi tubuh dengan kesehatan yang terganggu sehingga tubuh dan pikiran dalam keadaan yang tidak normal. Sakit merupakan salah satu faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi tubuh dan pikiran yang sedang tidak normal menyebabkan pengendara kurang waspada dan berkonsentrasi dalam berkendara. Pengendara yang sakit akan memiliki waktu respon yang lebih lama dari pengendara yang normal. Sehingga hal inilah yang berbahaya bagi keselamatan berkendara.

i. Perilaku

Faktor perilaku juga mempunyai peranan penting dalam menentukan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus. Pengemudi bus yang berperilaku tidak baik ketika berkendara juga mempengaruhi keselamatannya tersebut, seperti tidak tertib ketika berkendara dengan melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan.

2.7.2 Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan dalam hal ini yaitu bus merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi internal pada bus yaitu perawatan terhadap rem, ban, kaca spion, lampu utama, lampu sein, dan sebagainya sangat berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor-faktor kendaraan yang beresiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas pada bus, adalah:

a. Rem

Rem merupakan komponen penting dari bus yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan bus. Jarak terlalu dekat juga

mempengaruhi pengereman, jika pengemudi kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akan berkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas (Dirjen Hubdat, 2012). Kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan rem (rem blong) sering terjadi karena kurangnya pengawasan dan perawatan pada rem bus.

b. Kondisi Ban

Hal-hal yang harus diperhatikan pada ban yaitu tekanan ban dan kerusakan ban. Kendala pada ban meliputi ban kempes dan ban pecah, ban kempes adalah kondisi dimana tekanan ban kurang ataupun berkurang walaupun sudah di pompa, hal ini dapat disebabkan oleh rusaknya pentil ban ataupun longgar. Sedangkan ban pecah adalah kerusakan ban secara tiba-tiba yang dapat disebabkan oleh ban yang tertusuk oleh paku, batu tajam, atau benda lainnya yang dapat melubangi ban.

Tekanan ban harus diperhatikan karena tekanan ban yang kurang dapat menyebabkan ketidakseimbangan ban dan menimbulkan ancaman ketika berkendara terutama dalam kecepatan tinggi. Adapun hal-hal lain yang harus diperhatikan dalam memilih dan menggunakan ban adalah ukuran ban, tipe ban, dan daya cengkram ban pada jalan.

c. Kelebihan Muatan

Kelebihan muatan adalah kelebihan beban yang diangkut oleh kendaraan. Kelebihan muatan sangat berpotensi kendaraan tersebut terguling. Bus yang mengangkut penumpang secara berlebihan sangat membahayakan penumpang, karena laju bus akan tidak stabil dan mudah mengalami selip serta terguling.

d. Lampu Kendaraan

Lampu kendaraan merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas bagi pengemudi bus terutama fungsinya pada malam hari. Terdapat empat lampu kendaraan pada bus, yaitu:

1) Lampu Utama

Lampu utama terbagi menjadi dua, yaitu lampu utama dekat dan lampu utama jauh. Lampu utama berfungsi sebagai penerang utama bagi pengemudi dan sebagai penanda keberadaan bagi pengemudi lain.

Ketika berkendara lampu utama dekat yang lebih sering dipergunakan, karena lampu utama jauh dapat mengganggu penglihatan pengendara lain yang berlawanan arah. Lampu utama jauh digunakan ketika berada pada jalanan sepi.

2) Lampu Indikator / *Sign*

Lampu ini wajib dimiliki bus dan letaknya sepasang di bagian depan badan bus dan sepasang lagi dibagian belakang badan bus. Fungsinya adalah sebagai penunjuk arah untuk memberitahu arah tujuan kita kepada pengendara dibelakang kita atau kendaraan di depan kita, selain itu juga dapat digunakan ketika akan berpindah jalur. Lampu ini berwarna putih atau kuning tua dan berkelip-kelip, harus dapat dilihat pada malam hari maupun siang hari.

3) Lampu Mundur

Lampu ini berfungsi untuk memberitahukan pengendara lain yang di belakang agar memberikan ruang kepada kendaraan tersebut bahwa kendaraan tersebut akan mundur. Lampu ini biasanya berwarna putih.

4) Lampu Rem

Lampu rem berfungsi untuk memberitahu pengendara lain di belakang agar mengurangi kecepatan dan sebagai tanda bahwa kendaraan mengurangi laju kecepatannya. Lampu ini harus berwarna merah terang tetapi tidak menyilaukan pengendara dibelakangnya.

e. Sabuk Pengaman

Sabuk pengaman adalah salah satu fitur keamanan terpenting berada di dalam bus yang patut diperhatikan agar tingkat keamanan dalam berkendara bisa terjaga. Sabuk pengaman dirancang untuk mengurangi luka dengan menahan pengemudi dari benturan dengan bagian-bagian dalam kendaraan itu atau terlempar dari dalam kendaraannya. Di dalam bus, sabuk pengaman juga mencegah penumpang yang duduk di kursi belakang membentur penumpang yang duduk di barisan depan.

f. Klakson

Klakson adalah trompet elektromekanik atau sebuah alat yang membuat pendengarnya waspada. Klakson pada bus berfungsi untuk memberi tahu kendaraan lain bahwa ada kendaraan yang akan menyalip, mengingatkan akan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan memperingati kendaraan lain yang kurang tertib.

g. Kaca Kendaraan

Kaca Mobil adalah aspek yang sangat penting dari kendaraan karena berfungsi sebagai penghias dan fitur keamanan pada mobil. Namun, dengan mudah dapat menjadi penyebab bahaya ketika menjadi rusak dan menghalangi penglihatan ketika berkendara. Penggunaan kaca film memang membantu pada siang hari untuk mengurangi sinar matahari yang masuk. Namun, pada malam hari, kaca film yang terlalu gelap justru membuat pandangan pengemudi lebih terbatas. Sebaiknya kaca film tidak lebih dari 40% gelapnya untuk kaca samping dan belakang, sementara untuk kaca depan tidak lebih dari 20%. Bersihkan kaca agar pandangan tidak terbatas pada malam hari, pastikan kaca depan kendaraan selalu dalam keadaan bersih.

2.7.3 Faktor Lingkungan Fisik

Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yakni faktor jalan dan lingkungan. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, dan tikungan/tanjakan/turunan tajam, selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan volume lalu lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan faktor lingkungan berasal dari kondisi cuaca, yakni berkabut, mendung, dan hujan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berikut adalah uraian mengenai faktor lingkungan fisik yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus :

a. Jalan Rusak

Jalan rusak adalah kondisi permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan yang rusak dapat mengurangi kontrol dalam berkendara dan mengganggu keseimbangan bus, untuk itu pengemudi bus sebaiknya mengurangi kecepatannya ketika melewati jalan dengan kondisi rusak.

b. Jalan Licin

Permukaan jalan yang licin dapat disebabkan oleh cuaca (hujan/tidak) maupun material lain yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan. Kondisi yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada bus, karena nantinya tidak dapat mengendalikan laju bus.

Ban juga berperan penting untuk melewati permukaan jalan yang licin/basah, dengan kondisi ban yang baik maka pengendara lebih dapat mengontrol kendaraannya. Selain itu, melakukan pengereman di permukaan jalan yang licin juga sebaiknya tidak secara mendadak karena akan berefek selip pada roda ban.

c. Jalan Gelap

Jalan gelap dapat disebabkan karena lampu penerangan di jalan yang tidak ada atau tidak cukup penerangannya. Jalan yang gelap beresiko menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus karena pengendara tidak dapat melihat dengan jelas arah dan kondisi jalan serta lingkungan sekitarnya.

Jalan tanpa lampu penerang jalan akan sangat membahayakan dan menimbulkan potensi tinggi untuk menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada bus, karena lampu penerangan yang hanya berasal dari bus terkadang tidak cukup untuk menerangi jalan di depannya.

d. Tanpa Marka / Rambu

Jalan yang tidak memiliki marka jalan dan rambu lalu lintas sangat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada bus. Marka dan rambu jalan ini

berguna untuk membantu pengaturan arus lalu lintas dan memberitahu pengemudi mengenai kondisi jalan dan peraturan di suatu jalan. Selain itu, marka dan rambu lalu lintas juga harus berfungsi dan berkondisi baik agar pengemudi dapat melihat dan mematuhi rambu dan marka jalan di lingkungannya berkendara.

e. Tikungan Tajam

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180° . Untuk melewati kondisi jalan tersebut dibutuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar tidak hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat terguling dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam juga dapat menghalangi pandangan pengemudi atau menutupi rambu lalu lintas.

f. Hujan

Hujan adalah jatuhnya hidrometeor yang berupa partikel-partikel air dengan diameter 0,5 mm atau lebih yang sampai ke tanah (Bayong, 2004). Hujan dapat membawa pengaruh kepada hal-hal lain seperti jalan yang menjadi licin, jarak pandang menjadi lebih pendek karena kabut, dan jarak pengereman menjadi lebih jauh. Cuaca buruk sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas, bahkan dalam berbagai peristiwa, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh cuaca buruk. Dalam cuaca buruk, misalnya hujan lebat atau berkabut, pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi. Di samping itu, jalan juga menjadi sangat licin, semuanya bisa dikembalikan pada faktor manusia yakni kesadaran dan kehati-hatiannya pada kondisi hujan dan jalanan yang menjadi licin (Warpani, 2002).

2.8. Bus

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan Kendaraan Umum menyatakan bahwa berdasarkan kapasitas Bus dibagi menjadi 3, yaitu :

1. Bus Besar

Bus besar adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas lebih dari 28 penumpang dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak

termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 9 meter.

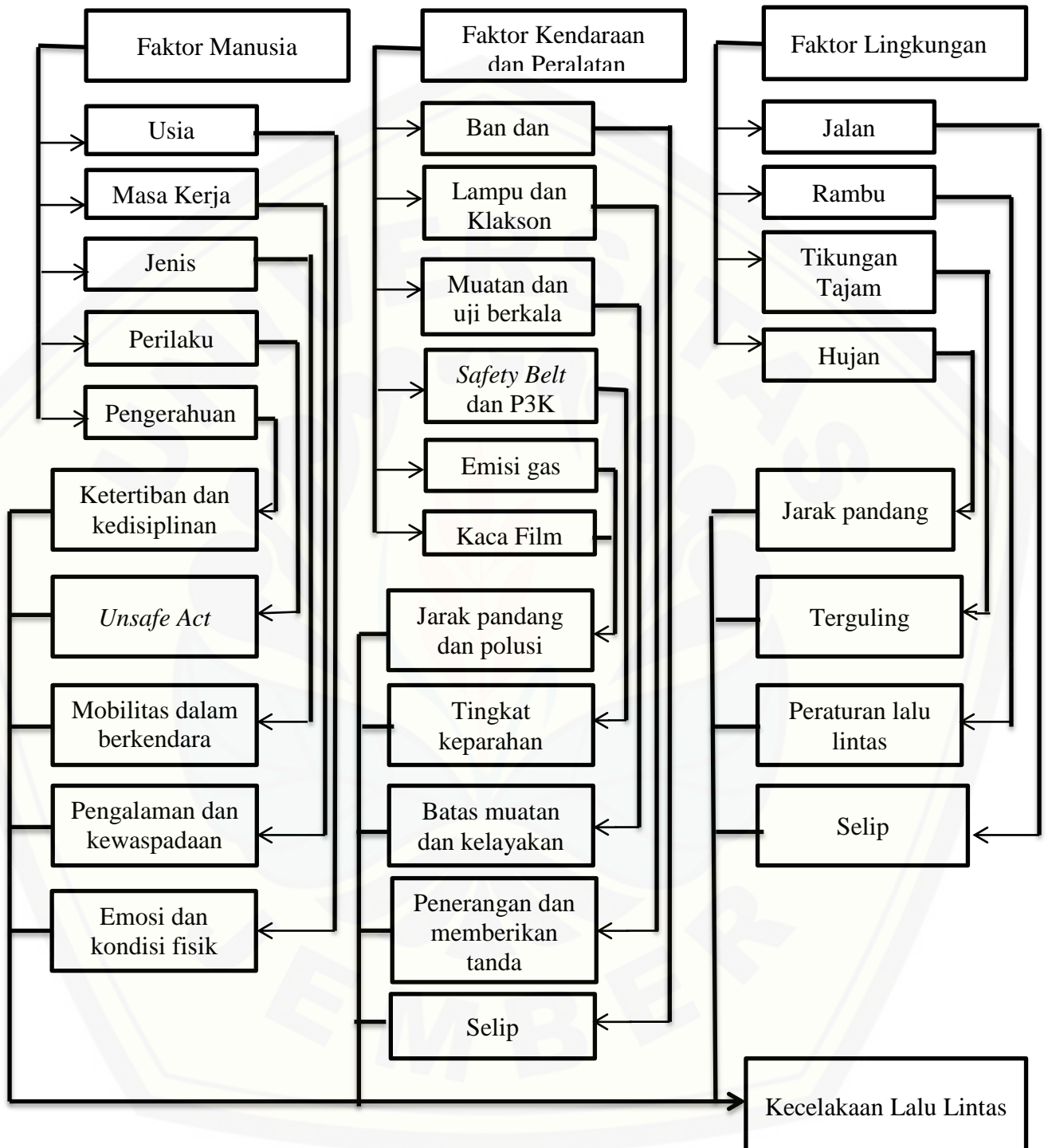
2. Bus Sedang

Bus sedang adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 16 sampai dengan 28 penumpang dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 6,5 sampai dengan 9 meter.

3. Bus kecil

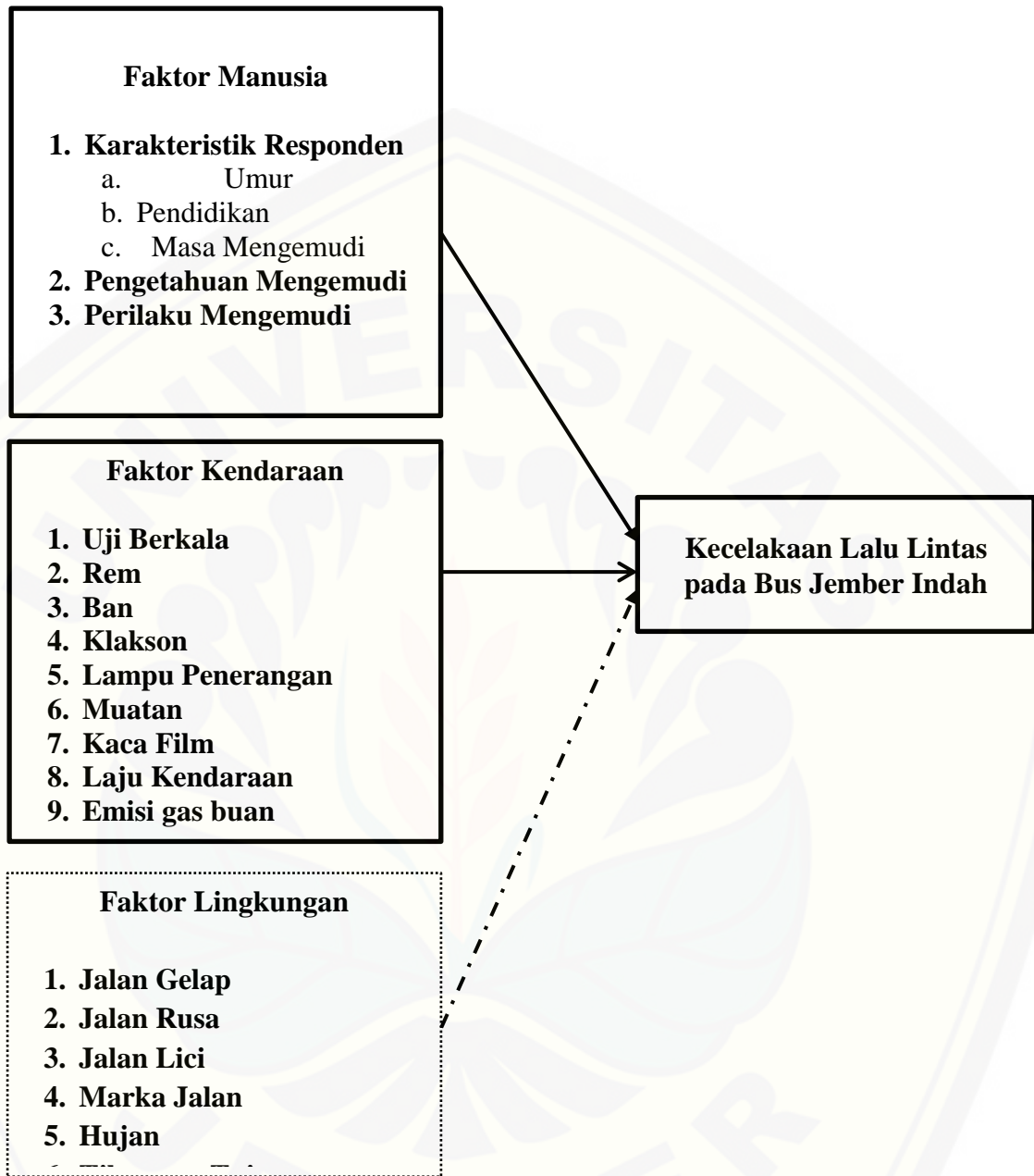
Bus kecil adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 9 sampai dengan 16 penumpang dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan 4-6,5 meter.

2.9. Kerangka Teori



Diadopsi dari teori Frank E. Bird & Olson dan Dewar

2.10. Kerangka Konseptual



Gambar 2.1 Kerangka Konsep

Keterangan :

: Variabel yang diteliti

: Variabel yang tidak diteliti

2.11. Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah pernyataan yang diterima secara sementara sebagai suatu kebenaran, sebagaimana adanya pada saat fenomena dikenal dan merupakan dasar kerja serta panduan dalam verifikasi (Nazir, 2003). Hipotesis berfungsi untuk menentukan ke arah pembuktian, artinya hipotesis ini merupakan pernyataan yang harus dibuktikan (Notoatmodjo, 2012). Variabel *dependent* dalam penelitian ini adalah kecelakaan lalu lintas pada bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo dan variabel *independent* dalam penelitian ini adalah faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Dari ketiga variabel *independent* tersebut faktor manusia dan faktor kendaraan merupakan faktor yang diteliti dalam penelitian ini. Berdasarkan kerangka konseptual dalam penelitian ini, maka hipotesis yang diuji adalah:

- a. Ada hubungan antara faktor manusia (karakteristik, perilaku dan pengetahuan) dengan kecelakaan lalu lintas pada bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo
- b. Ada hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo

BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian analitik dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian analitik observasional adalah penelitian yang mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi kemudian melakukan analisis dinamika korelasi antara fenomena atau antara faktor risiko dengan faktor efek (Notoatmodjo, 2012).

Berdasarkan waktu penelitiannya, penelitian ini termasuk penelitian *cross sectional* karena variabel bebas (*independent*) yaitu faktor manusia dan faktor kendaraan, serta variabel terikat (*dependent*) yaitu kecelakaan lalu lintas akan diteliti dalam waktu yang bersamaan. Notoatmodjo (2012) berpendapat bahwa rancangan survei *cross sectional* ialah 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 subjek penelitian hanya diobservasi sekali saja dan pengukuran dilakukan terhadap status karakter atau variabel subjek pada saat pemeriksaan.

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di wilayah kerja P.O. Jember Indah Kabupaten Jember trayek Jember-Situbondo. Penelitian ini dilakukan pada bulan sampai September 2014 - Mei 2015. Kegiatan ini dimulai dengan persiapan penelitian yaitu 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 Penelitian

Populasi penelitian merupakan keseluruhan (*universum*) dari objek penelitian yang dapat berupa manusia, hewan, tumbuh-tumbuhan, udara, gejala, nilai, peristiwa, sikap hidup, dan sebagainya, sehingga objek-objek ini dapat menjadi sumber data penelitian (Bungin, 2005). Karakteristik yang dimaksud dapat berupa usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, wilayah tempat tinggal, dan seterusnya (Latipun, 2006). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi bus P.O Jember Indah Kabupaten Jember trayek Jember-Situbondo yang berjumlah 31 orang.

3.3.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah sebagian populasi yang diambil dari keseluruhan objek penelitian dan dianggap mewakili seluruh populasi (Arikunto, 2010). Sebuah sampel adalah bagian dari populasi. Survei sampel adalah suatu prosedur dimana hanya sebagian dari populasi saja yang diambil dan dipergunakan untuk menentukan sifat serta ciri yang dikehendaki dari populasi (Nazir, 2003).

Sampel yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah semua pengemudi bus Jember Indah yaitu sebanyak 31 pengemudi. Hal ini berdasarkan pendapat Arikunto (2010), bahwa apabila jumlah subjek dalam penelitian kurang dari seratus orang maka akan lebih baik diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi.

3.4 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

3.4.1 Variabel Penelitian

1. Variabel Terikat (*dependent*)

Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas (Sugiyono, 2011). Variabel terikat pada penelitian ini adalah kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus Jember Indah trayek Jember-Situbondo.

2. Variabel Bebas (*independent*)

Variabel bebas merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (Sugiyono, 2012). Variabel bebas pada penelitian ini adalah faktor manusia dan faktor kendaraan.

3.4.2 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel atau konstruk dengan cara memberikan arti atau menspesifikasikan kegiatan, ataupun memberikan suatu operasional yang diperlukan untuk mengukur konstruk atau variabel tersebut (Nazir, 2003). Adapun definisi operasional dari variabel di atas adalah:

Tabel 3.1 Variabel, Definisi Operasional, Teknik Pengambilan Data, Kategori Pengukuran serta Skala data

Variabel yang diteliti	Definisi Operasional	Alat Ukur	Skala data	Kategori penilaian dan Pengukuran
1	2	3	4	5
Kecelakaan Pada Pengemudi Bus	Suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan pengemudi bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda dalam kurun waktu 5 tahun terakhir.	Kuesioner	Nominal	Kategori : 1. Tidak Pernah 2. Pernah
Faktor Manusia				
1. Karakteristik Individu	Gambaran umum atau latar belakang responden yang meliputi umur, pendidikan dan masa kerja.	Kuesioner dan observasi		
a. Usia	Lama hidup responden sampai dengan ulang tahun terakhir	Kuesioner	Ordinal	Kategori : 1. ≤ 30 tahun 2. > 30 tahun (Suma'mur, 2009)

Variabel yang diteliti	Definisi Operasional	Alat Ukur	Skala data	Kategori penilaian dan Pengukuran
b. Pendidikan	Jenjang pendidikan formal terakhir yang pernah ditempuh pengemudi sampai dilakukan penelitian ini.	Kuesioner	Ordinal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak Pernah 2. Pendidikan dasar (SD/MI) 3. Pendidikan menengah (SMP/MTS) atau (SMA/Aliyah) 4. Pendidikan tinggi (Perguruan Tinggi)
c. Masa Kerja Pengemudi	Waktu kerja yang dihitung dalam tahun sejak pertama kali bekerja sebagai pengemudi bus hingga penelitian dilakukan	Kuesioner	Ordinal	<ol style="list-style-type: none"> 1. ≤ 3 tahun 2. > 3 tahun <p>(Budiono dalam mentari, 2012)</p>
2. Perilaku Mengemudi	Semua tindakan pengemudi baik yang aman maupun tidak yang mempengaruhi keselamatan berkendara. Contoh: saat mengemudi berbincang-bincang, menerima panggilan telepon, merokok, memuat penumpang berlebihan ataupun melanggar rambu-rambu lalu lintas.	Observasi	Ordinal	<p>Terdapat 18 pernyataan yang dinyatakan dalam skala bertingkat, dengan pemberian skor sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jika responden melakukan pernyataan di lembar observasi, maka skor=0 2. Jika responden menjawab tidak melakukan pernyataan di lembar observasi, maka skor=1 <p>Pengkategorian nilai adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nilai 0-8 perilaku berisiko 2. Nilai 9-16 perilaku tidak berisiko

Variabel yang diteliti	Definisi Operasional	Alat Ukur	Skala data	Kategori penilaian dan Pengukuran
3. Pengetahuan Mengemudi	Kemampuan responden dalam mengetahui standar keselamatan berkendara yang berkaitan dengan ketertiban, kedisiplinan, kelancaran, keamanan, kenyamanan, keselamatan lalu lintas di jalan dan rambu-rambu lalu lintas.	Kuesioner dan wawancara	Ordinal	<p>Terdapat 20 pertanyaan yang dinyatakan dalam skala bertingkat, dengan pemberian skor sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> Jika jawaban responden benar = 1 Jika jawaban responden salah = 0 <p>Pengkategorian nilai adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> Nilai 0-10 Pengetahuan tentang mengemudi kurang Nilai 11-20 pengetahuan tentang mengemudi baik
Faktor Kendaraan				
1. Kondisi Kendaraan	Gambaran umum suatu kendaraan yang meliputi berbagai aspek mulai dari uji berkala, ban, rem, lampu, klakson, muatan, kaca, kotak P3K, emisi gas dan <i>safety belt</i>	Kuisisioner dan observasi	Ordinal	<p>Terdapat 10 pertanyaan yang dinyatakan dalam skala bertingkat, dengan pemberian skor sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> Jika kondisi komponen bus dalam keadaan baik = 1 Jika kondisi komponen bus dalam keadaan buruk = 0 <p>Pengkategorian nilai adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> Nilai 0-5 kondisi bus dalam keadaan kurang layak jalan. Nilai 6-10 kondisi bus dalam keadaan layak jalan.

3.5 Sumber Data Primer dan Sekunder, Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

3.5.1 Data Primer

Data primer merupakan data sumber pertama yang diperoleh dari individu atau perorangan seperti hasil wawancara atau hasil pengisian kuesioner yang biasanya dilakukan oleh peneliti (Sugiarto, 2003). Data primer ini diperoleh melalui observasi dan wawancara terstruktur pada responden dengan berkunjung langsung ke tempat kerjanya yaitu terminal Arjasa Jember sampai Terminal Situbondo. Data primer dalam penelitian ini adalah perilaku pengemudi, pengetahuan pengemudi, umur, pendidikan, status kesehatan pengemudi, uji berkala kendaraan, fungsi ban, rem, klakson, lampu, kaca film, *safety belt* kendaraan.

3.5.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari pihak lain atau data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pengumpulan data primer atau oleh pihak lain yang pada umumnya disajikan dalam bentuk tabel-tabel atau diagram (Sugiarto, 2003). Data sekunder dalam penelitian ini adalah laporan data kecelakaan dari Satlantas Polres Jember, data trayek bus dan data uji kelayakan kendaraan dari Dinas Perhubungan Jember, dan jumlah bus dari Perusahaan Otobus Jember Indah.

3.5.3 Teknik dan Instrumen Pengumpulan

Instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang digunakan peneliti untuk membantu peneliti memperoleh data yang dibutuhkan (Arikunto, 2010). Instrumen pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner untuk wawancara status kesehatan, umur, pendidikan, dan pengetahuan pengemudi. Lembar observasi digunakan untuk mengetahui faktor-faktor kendaraan dan perilaku mengemudi dengan cara mengamati langsung perilaku mengemudi sopir dari terminal arjasa sampai terminal situbondo atau sebaliknya.

3.6 Teknik Penyajian dan Analisis Data

3.6.1 Teknik Penyajian Data

Data yang diperoleh dengan cara wawancara menggunakan kuesioner, disajikan dalam bentuk tabel. Penyajian dalam bentuk tabel adalah merupakan suatu penyajian data yang berbentuk angka yang tersusun secara teratur dalam kolom dan baris. Penyajian dalam bentuk tabel ini banyak digunakan pada penulisan laporan penelitian dengan maksud agar orang lebih mudah memperoleh gambaran secara rinci tentang hasil penelitian yang dilakukan (Sugiarto, 2003).

3.6.2 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). Analisis data primer untuk mengetahui faktor resiko terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus digunakan uji Regresi Logistik dengan bantuan menggunakan olah data *software* komputer. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan dua tahap, yaitu:

- a. Analisis *univariat* digunakan untuk menggambarkan masing-masing variabel *independent* dan variabel *dependent*. Variabel *independent* terdiri dari faktor kendaraan dan faktor manusia (karakteristik, pengetahuan dan perilaku) dan variabel *dependent* antara lain kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O Jember Indah.
- b. Analisis *bivariat* digunakan untuk menganalisis hubungan antara setiap variabel *independent* dengan variabel *dependent*. Analisis bivariat dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara faktor kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah dan faktor manusia (karakteristik, pengetahuan dan perilaku) dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah. Teknik analisis data menggunakan uji Regresi Logistik dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$). Jika $p\ value \geq \alpha (0,05)$ maka H_0 diterima, jika $p\ value < \alpha (0,05)$ maka H_0 ditolak.

3.7 Kerangka Alur Penelitian



Gambar 3.1 Alur Penelitian

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus

Penelitian ini merupakan studi yang menjelaskan hubungan faktor manusia dan faktor kendaraan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas pada P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Waktu penelitian ini dilaksanakan pada bulan Maret 2015 di wilayah kerja P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Data sampel pada studi ini adalah data sekunder yang diperoleh dari pihak manajemen P.O. Jember Indah dan data primer diperoleh dari survei kepada sopir bus melalui kuesioner dan lembar observasi. Dalam pelaksanaannya, tempat dan waktu pengisian kuesioner disesuaikan dengan kesediaan responden yaitu wilayah kerja P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo sebagai sampel penelitian. Deskripsi data yang diperoleh adalah sebagai berikut:

4.1.1. Gambaran Umum Perusahaan Otobus Jember Indah Trayek Jember-Situbondo

Perusahaan Otobus Jember Indah merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang transportasi darat khususnya bus angkutan umum. Perusahaan ini didirikan pada tanggal 24 Juni 1987 oleh Bapak Bambang Sugiharto, dkk dengan nama CV. Jember Indah yang berlokasi di Jalan Imam Bonjol Nomor 24 Jember. Lokasi tersebut dipilih dengan tujuan agar karyawan dapat menjangkau perusahaan dengan mudah, menghemat biaya dan mengurangi keterlambatan. Perusahaan ini memiliki kapasitas yang cukup untuk menampung seluruh bus Jember Indah sebanyak 42 bus untuk jurusan Jember-Situbondo, 4 bus untuk jurusan Jember-Surabaya, 1 bus untuk jurusan Jember-Malang, 6 bus cadangan, dan 2 bus pariwisata. Sehingga jumlah seluruh bus P.O. Jember Indah adalah 55 bus.

Perusahaan Otobus Jember Indah mempunyai pengemudi sebanyak 40 orang dan 40 kondektur dengan rincian 31 pengemudi bus trayek Jember

Situbondo, 5 pengemudi bus trayek Jember Surabaya, 2 pengemudi bus Jember Malang dan 2 pengemudi bus cadangan. Setiap pengemudi bus P.O. Jember Indah melakukan dua atau tiga kali PP Jember-Situbondo setiap harinya. Setiap pengemudi tidak mempunyai waktu libur, waktu libur tergantung dari setiap pengemudi untuk menggunakannya. Saat ini masing-masing armada trayek Jember-Situbondo telah dioperasikan oleh 1 pengemudi. Pengemudi memulai aktivitasnya dari garasi untuk mengambil bus dan dikembalikan saat pekerjaan selesai. Trayek Jember-Situbondo sendiri berjarak 71,8 km. Ruas jalan dari Jember sampai Situbondo tidak begitu lebar, sebagian besar lebar jalan hanya dapat dilalui oleh 2 kendaraan.

Keberangkatan bus dimulai dari Terminal Arjasa yang melewati Terminal Bondowoso dan berakhir di Terminal Situbondo dan begitu sebaliknya. Jadwal pemberangkatan dimulai pada pukul 05.00 WIB dan berakhir sekitar pukul 23.00 WIB. Selama perjalanan pengemudi dapat beristirahat di terminal Bondowoso selama 10 menit dan terminal Situbondo dengan waktu kurang lebih 30 sampai 60 menit.

Perjalanan yang dimulai dari terminal Arjasa Kabupaten Jember kemudian terminal Bondowoso dan berakhir di terminal Situbondo. Setelah itu kembali lagi ke terminal Arjasa Kabupaten Jember. Waktu yang diperlukan pengemudi bus untuk menempuh perjalanan dari terminal Arjasa ke terminal Bondowoso adalah kurang lebih satu jam. Setelah 10 menit berhenti di terminal Bondowoso, perjalanan dilanjutkan ke terminal Situbondo selama kurang lebih satu jam dan begitu pula sebaliknya.

4.1.2. Karakteristik Individu

Untuk mengetahui hasil distribusi frekuensi karakteristik responden yang meliputi usia, pendidikan, dan masa kerja pada pengemudi bus P.O. Jember Indah dapat dilihat pada tabel distribusi frekuensi berikut ini :

a. Usia

Usia adalah lama hidup responden sesuai KTP atau kartu identitas lain yang berlaku pada saat penelitian dilakukan. Pembagian umur didasarkan pada

resiko kecelakaan akibat kerja, yakni kurang dari atau sama dengan 30 tahun dan lebih dari 30 tahun (Suma'mur, 2009). Distribusi frekuensi responden berdasarkan usia dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut ini.

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Usia pada Pengemudi Bus P.O. Jember Indah

No.	Usia (tahun)	Jumlah	Pesentase (%)
1.	≤ 30 tahun	2	6,5
2.	>30 tahun	29	93,5
	Jumlah	31	100

Tabel 4.1 menunjukkan bahwa dari 31 pengemudi yang menjadi sampel penelitian, distribusi frekuensi lebih besar usia yang lebih dari 30 tahun lebih besar yakni 29 responden (93,5) dibandingkan dengan yang berumur kurang atau sama dengan 30 tahun yakni sebesar 2 responden (6,5%).

b. Tingkat Pendidikan

Pendidikan adalah jenjang pendidikan formal terakhir yang pernah ditempuh oleh pengemudi sampai lulus. Dalam penelitian ini tingkat pendidikan responden dikategorikan menjadi empat yaitu tidak pernah/tidak lulus SD, lulusan SD/MI, lulusan SMP/SMA dan lulusan perguruan tinggi. Distribusi frekuensi responden berdasarkan pendidikan dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut ini.

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Pendidikan pada Pengemudi Bus P.O. Jember Indah

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase (%)
1.	Tidak lulus	0	0
2.	Pendidikan dasar (SD/MI)	16	51,6
3.	Pendidikan menengah (SMP/MTS) atau (SMA/Aliyah)	15	48,4
4.	Pendidikan tinggi (PT)	0	0
	Jumlah	31	100

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi berdasarkan tingkat pendidikan pada 31 responden yang menjadi sampel penelitian, 16 responden (51,6%) merupakan lulusan sekolah dasar atau sederajat (SD/MI) dan 15 responden (48,4%) merupakan lulusan menengah (SMP/MTS atau SMA/Aliyah). Tidak terdapat responden yang memiliki tingkat pendidikan tidak pernah/tidak lulus SD dan responden yang lulusan perguruan tinggi.

c. Masa Kerja

Masa kerja merupakan lama seorang pengemudi bekerja di tempat penelitian. Dalam penelitian ini masa kerja pengemudi dikategorikan menjadi dua yaitu masa kerja ≤ 3 tahun dan > 3 tahun (Suma'mur, 2009). Distribusi frekuensi responden berdasarkan masa kerja pengemudi dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini.

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pengemudi pada Pengemudi Bus P.O. Jember Indah

No.	Masa Kerja	Jumlah	Persentase (%)
1.	≤ 3 tahun	7	22,6
2.	> 3 tahun	24	77,4
Jumlah		31	100

Tabel 4.3 menunjukkan bahwa dari 31 responden yang menjadi sampel penelitian, distribusi frekuensi masa kerja ≤ 3 tahun sebanyak 7 responden (22,6%) dan masa kerja > 3 tahun sebanyak 24 responden (77,4%).

4.1.3. Perilaku Mengemudi

Perilaku mengemudi adalah semua tindakan pengemudi baik yang aman maupun tidak yang mempengaruhi keselamatan dalam berkendara. Perilaku pengemudi dikategorikan menjadi dua yaitu perilaku tidak berisiko dan perilaku berisiko. Distribusi frekuensi responden berdasarkan perilaku pengemudi dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut ini.

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Perilaku pada Pengemudi Bus P.O. Jember Indah

No.	Perilaku Pengemudi	Jumlah	Persentase (%)
1.	Perilaku tidak berisiko	14	45,2
2.	Perilaku berisiko	17	54,8
Jumlah		31	100

Tabel 4.4 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi perilaku pengemudi pada 31 responden yang menjadi sampel penelitian, sebanyak 14 responden (45,2%) memiliki perilaku tidak berisiko sedangkan 17 responden (54,8%) lainnya memiliki perilaku berisiko. Perilaku berisiko mengemudi yang sering dilakukan adalah mengemudi sambil merokok, menggunakan *handphone*, mengeluarkan anggota badan dan melanggar rambu-rambu lalu lintas.

4.1.4. Pengetahuan Mengemudi

Pengetahuan mengemudi adalah suatu kemampuan yang dimiliki pengemudi kendaraan bermotor dalam mengetahui standar keselamatan berkendara yang berkaitan dengan ketertiban, kedisiplinan, kelancaran, keamanan, kenyamanan, keselamatan lalu lintas di jalan dan rambu-rambu lalu lintas yang bertujuan dalam upaya mencegah dan menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan. Data penelitian ini dikategorikan menjadi dua yaitu baik dan kurang. Distribusi frekuensi responden berdasarkan tingkat pengetahuan mengemudi dapat dilihat pada tabel 4.5 berikut ini.

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Pengetahuan Mengemudi pada Pengemudi Bus P.O. Jember Indah

No.	Pengetahuan Mengemudi	Jumlah	Persentase (%)
1.	Baik	12	38,7
2.	Kurang	19	61,3
Jumlah		31	100

Tabel 4.5 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi pengetahuan mengemudi pada 31 responden yang menjadi sampel penelitian, sebanyak 19 responden (61,3%) memiliki tingkat pengetahuan keselamatan transportasi kurang dan 12 responden (38,7%) memiliki tingkat pengetahuan keselamatan transportasi baik.

4.1.5. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor kendaraan sendiri memiliki beberapa item yaitu kondisi rem, ban, lampu, kaca, sabuk pengaman, emisi gas buang, muatan dan lain sebagainya. Faktor kendaraan dikategorikan menjadi dua yaitu layak jalan dan kurang layak jalan. Distribusi frekuensi berdasarkan kondisi kendaraan dapat dilihat pada tabel 4.8 berikut ini.

Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Kondisi Kendaraan Bus P.O. Jember Indah

No.	Kondisi Kendaraan	Jumlah	Persentase (%)
1.	Layak Jalan	15	48,4
2.	Kurang Layak Jalan	16	51,6
Jumlah		31	100

Tabel 4.6 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi kendaraan pada 31 bus P.O. Jember Indah yang menjadi sampel penelitian, sebanyak 15 bus (48,4%) dalam kondisi layak jalan sedangkan sebanyak 16 bus (51,6%) dalam kondisi kurang layak jalan. Kondisi bus dalam kategori kurang layak jalan disebabkan oleh semua *safety belt* armada bus tidak berfungsi, sebagian besar emisi gas buang melebihi NAB dan tidak terdapat kotak P3K di dalam bus.

4.1.6. Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

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. Kejadian kecelakaan lalu lintas dikategorikan menjadi dua yaitu pernah dan tidak pernah. Distribusi frekuensi berdasarkan kejadian kecelakaan lalu lintas dalam 5 tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut ini.

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dalam 5 Tahun Terakhir pada Bus P.O. Jember Indah

No.	Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas	Jumlah	Persentase (%)
1.	Pernah	15	48,4
2.	Tidak	16	51,6
Jumlah		31	100

Tabel 4.7 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi kejadian kecelakaan lalu lintas pada 31 responden yang menjadi sampel penelitian, sebanyak 15 responden (48,4%) pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 5 tahun terakhir dan 16 responden (51,6%) tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Beberapa kecelakaan yang pernah terjadi meliputi kecelakaan dengan penyeberang jalan, kecelakaan dengan sepeda motor dan kecelakaan dengan kendaraan roda empat. Dari 15 responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, 4 responden mengalami kecelakaan lalu lintas berat, 7 responden mengalami kecelakaan sedang dan 5 responden mengalami kecelakaan ringan.

4.1.7. Hubungan Karakteristik Individu dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

- a. Hubungan antara usia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus pada penelitian ini disajikan pada tabel 4.8.

Tabel 4.8 Distribusi Frekuensi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia

No.	Usia	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		Selang Kepercayaan 95 %		Odd Ratio	<i>p-value</i>
		Pernah		Tidak				Bawah	Atas		
		n	%	n	%	N	%				
1	≤ 30 tahun	1	3,2	1	3,2	2	6,5	0,053	16,394	0,933	0,962
2	> 30 tahun	14	45,2	15	48,4	29	93,5				
Total		15	48,4	16	51,6	31	100				

Tabel 4.8 menunjukkan bahwa pengemudi yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan usia ≤ 30 tahun sebanyak 1 pengemudi (3,2%) dan usia > 30 tahun sebanyak 15 pengemudi (48,4%). Sedangkan pada pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan usia ≤ 30 tahun sebanyak 1 pengemudi (3,2%) dan usia > 30 tahun sebanyak 14 pengemudi (45,2%). Berdasarkan uji statistik menggunakan uji regresi logistik dengan ($\alpha=0,05$), hubungan antara usia dengan kecelakaan lalu lintas didapatkan nilai ($p=0,962$), artinya tidak terdapat hubungan antara usia dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo.

- b. Hubungan antara tingkat pendidikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus pada penelitian ini dapat disajikan pada tabel 4.9.

Tabel 4.9 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No.	Tingkat Pendidikan	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		Selang Kepercayaan 95 %		Odd Ratio	<i>p-value</i>
		Pernah		Tidak				Bawah	Atas		
		n	%	n	%	N	%				
1	Pendidikan dasar	11	35,5	5	16,1	16	51,6	0,035	0,785	0,165	0,019
2	Pendidikan Menengah	4	12,9	11	35,5	15	48,4				
Total		15	48,4	16	51,6	31	100				

Tabel 4.9 menunjukkan bahwa pengemudi yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan pendidikan dasar sebanyak 5 pengemudi (16,1%) dan pengemudi dengan pendidikan menengah sebanyak 11 pengemudi (35,5%). Sedangkan pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan pendidikan dasar sebanyak 11 pengemudi (35,5%) dan pengemudi dengan

pendidikan menengah sebanyak 4 pengemudi (12,9%). Berdasarkan uji statistik menggunakan uji regresi logistik dengan ($\alpha=0,05$) didapatkan nilai ($p=0,019$) dengan *Odd Ratio* 0,165 dan nilai selang kepercayaan berada pada rentang 0,035-0,785. Karena nilai $p < \alpha$, artinya terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Semakin rendahnya tingkat pendidikan pengemudi, maka kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas akan meningkat yaitu sebesar 0,165 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi dengan pendidikan yang lebih tinggi.

c. Hubungan antara masa kerja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus pada penelitian ini dapat disajikan pada tabel 4.10.

Tabel 4.10 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Masa Kerja

No.	Masa Kerja	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		Selang Kepercayaan 95 %		Odd Ratio	<i>p-value</i>
		Pernah		Tidak				Bawah	Atas		
		n	%	n	%	N	%				
1	≤ 3 tahun	6	19,4	1	3,2	7	22,6	0,102	0,985	0,316	0,025
2	> 3 tahun	9	29,0	15	48,4	24	77,4				
Total		15	48,4	16	51,6	31	100				

Tabel 4.10 menunjukkan bahwa pengemudi yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan masa kerja ≤ 3 tahun sebanyak 1 pengemudi (3,2%) dan pengemudi dengan masa kerja > 3 tahun sebanyak 15 pengemudi (48,4%). Sedangkan pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan masa kerja ≤ 3 tahun sebanyak 6 pengemudi (19,4%) dan pengemudi dengan masa kerja > 3 tahun sebanyak 9 pengemudi (29,0%). Berdasarkan uji statistik menggunakan uji regresi logistik dengan ($\alpha=0,05$) didapatkan nilai ($p=0,025$) dengan *Odd Ratio* 0,316 dan nilai selang kepercayaan berada pada rentang 0,102-0,985. Karena nilai $p < \alpha$, artinya terdapat hubungan antara masa kerja dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Semakin rendahnya masa kerja pengemudi, maka kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas akan meningkat yaitu sebesar 0,316 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi dengan masa kerja yang lebih tinggi.

4.1.8. Hubungan Perilaku Mengemudi dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Hubungan antara perilaku mengemudi dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus pada penelitian ini dapat disajikan pada tabel 4.11.

Tabel 4.11 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Perilaku Mengemudi

No.	Perilaku	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		Selang Kepercayaan 95 %		Odd Ratio	<i>p-value</i>
		Pernah		Tidak				Bawah	Atas		
		n	%	n	%	N	%				
1	Berisiko	12	38,7	5	16,1	17	54,8				
2	Tidak berisiko	3	9,7	11	35,5	14	45,2	0,022	0,591	0,114	0,006
Total		15	48,4	16	51,6	31	100				

Tabel 4.11 menunjukkan bahwa pengemudi yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan perilaku mengemudi yang berisiko sebanyak 5 pengemudi (16,1%) dan pengemudi dengan perilaku mengemudi yang tidak berisiko sebanyak 11 pengemudi (35,5%). Sedangkan pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan perilaku mengemudi berisiko sebanyak 12 pengemudi (38,7%) dan pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan perilaku mengemudi yang tidak berisiko sebanyak 3 pengemudi (9,7%). Berdasarkan uji statistik menggunakan uji regresi logistik dengan ($\alpha=0,05$) didapatkan nilai ($p=0,006$) dengan *Odd Ratio* 0,114 dan nilai selang kepercayaan berada pada rentang 0,022-0,591. Karena nilai $p < \alpha$, artinya terdapat hubungan antara perilaku mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Semakin berisiko perilaku mengemudi, maka kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas akan meningkat yaitu sebesar 0,114 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi yang berperilaku tidak berisiko.

4.1.9. Hubungan Pengetahuan Mengemudi dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Hubungan antara pengetahuan mengemudi dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus pada penelitian ini dapat disajikan pada tabel 4.12.

Tabel 4.12 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pengetahuan Mengemudi

No.	Pengetahuan	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		Selang Kepercayaan 95 %		Odd Ratio	p-value
		Pernah		Tidak				Bawah	Atas		
		n	%	n	%	N	%				
1	Kurang	12	38,7	7	22,6	19	61,3	0,039	0,968	0,194	0,038
2	Baik	3	9,7	9	29,0	12	38,7				
Total		15	48,4	16	51,6	31	100				

Tabel 4.12 menunjukkan bahwa pengemudi yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan pengetahuan yang kurang sebanyak 7 pengemudi (22,6%) dan pengemudi dengan pengetahuan baik yang belum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 9 pengemudi (29,0%). Sedangkan pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan pengetahuan yang kurang sebanyak 12 pengemudi (38,7%) dan pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan dengan pengetahuan yang baik sebanyak 3 pengemudi (9,7%). Berdasarkan uji statistik menggunakan uji regresi logistik dengan ($\alpha=0,05$) didapatkan nilai ($p=0,038$) dengan *Odd Ratio* 0,194 dan nilai selang kepercayaan berada pada rentang 0,039-0,968. Karena nilai $p < \alpha$, artinya terdapat hubungan antara pengetahuan mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Semakin rendah pengetahuan seorang sopir dalam mengemudi, maka kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas akan meningkat yaitu sebesar 0,194 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi yang berpengatahuan baik.

4.1.10. Hubungan Faktor Kendaraan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Hubungan antara faktor kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus pada penelitian ini dapat disajikan pada tabel 4.13.

Tabel 4.13 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Faktor Kendaraan

No.	Kendaraan	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		Selang Kepercayaan 95 %		Odd Ratio	p-value
		Pernah		Tidak				Bawah	Atas		
		n	%	n	%	N	%				
1	Layak Jalan	4	12,9	11	35,5	15	48,4	1,274	28,731	6,050	0,019
2	Kurang layak jalan	11	35,5	5	16,1	16	51,6				
Total		15	48,4	16	51,6	31	100				

Tabel 4.13 menunjukkan bahwa bus yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan kondisi kendaraan yang layak jalan sebanyak 11 bus (35,5%) dan kondisi kendaraan yang kurang layak jalan yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 5 bus (16,1%). Sedangkan bus yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan kondisi kendaraan yang layak sebanyak 4 bus (12,9%) dan kondisi kendaraan kurang layak jalan yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 11 bus (35,5%). Berdasarkan uji statistik menggunakan uji regresi logistik dengan ($\alpha=0,05$) didapatkan nilai ($p=0,019$) dengan *Odd Ratio* 6,050 dan nilai selang kepercayaan berada pada rentang 1,274-28,731. Karena nilai $p < \alpha$, artinya terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Semakin kurang layak jalan suatu kendaraan, maka kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas akan meningkat yaitu sebesar 6,050 kali lebih besar dibandingkan dengan kondisi kendaraan yang layak jalan.

4.2 Pembahasan Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus

4.2.1. Karakteristik Individu

a. Usia

Menurut Suma'mur (2009), ditemukan fakta bahwa golongan umur muda (≤ 30 tahun) mempunyai kecenderungan untuk mendapatkan kecelakaan lebih tinggi dibandingkan yang golongan umur tua. Namun hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara usia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Hal ini dimungkinkan karena jumlah responden yang kurang dari atau sama dengan 30 tahun lebih sedikit, yaitu sebanyak 2 responden (6,5%).

Hasil dalam penelitian ini juga diperkuat oleh pernyataan dari Parubak (2009) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa usia tidak mempunyai pengaruh terhadap terjadinya kecelakaan. Hal ini disebabkan kecenderungan pada usia tua, seseorang akan mengalami penurunan reaksi terhadap sesuatu. Kapasitas fisik

yang semakin menurun seperti penglihatan, pendengaran dan kecepatan reaksi akan meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan.

Dalam kejadian kecelakaan lalu lintas, usia muda maupun usia tua sama-sama memiliki risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada usia muda, pengemudi kurang memiliki pengalaman dan emosi yang kurang stabil. Pengemudi usia muda lebih gampang tersulut emosi dalam berkendara sehingga mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi. Usia tua pun berisiko mengalami terjadinya kecelakaan lalu lintas, hal ini dikarenakan pada usia tua akan terjadi penurunan fisik dan penurunan reaksi dalam berkendara. Secara fisiologi kondisi dan fungsi tubuh manusia semakin lama akan mengalami proses penurunan kemampuan fisik seiring dengan penambahan usia. Penambahan usia akan mempengaruhi kecepatan dalam bereaksi terhadap sesuatu. Kapasitas fisik akan mengalami penurunan seperti penglihatan, pendengaran dan kecepatan reaksi dalam mengemudi. Dari penjelasan ini dapat disimpulkan bahwa usia muda dan usia tua berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas.

b. Tingkat Pendidikan

Pengemudi dengan tingkat pendidikan rendah lebih banyak melakukan kelalaian atau kecerobohan saat mengemudi. Pengetahuan yang rendah tersebut berpengaruh pula terhadap cara berpikir seseorang dalam menghadapi situasi pekerjaan termasuk cara melakukan usaha keselamatan berkendara ataupun usaha preventif saat di jalan (Departemen Kesehatan Republik Indonesia, 1990). Situasi pekerjaan yang dihadapi oleh pengemudi tentunya harus mengutamakan sikap disiplin lalu lintas. Berdasarkan hasil penelitian pada pengemudi bus P.O. Jember Indah, sebagian besar pengemudi memiliki tingkat pendidikan dengan ijazah sekolah dasar sebesar 51,6% yang berarti tingkat keselamatan yang dimiliki juga rendah. Hal ini disebabkan karena tindakan-tindakan tidak selamat yang dilakukan cenderung tinggi, misalnya terburu-buru, mengebut, ugal-ugalan, berbincang-bincang saat mengemudi, menyulut rokok, menerima ataupun melakukan panggilan telepon, dan lain-lain. Dengan pendidikan yang rendah dan pengetahuan yang tidak memadai terhadap keselamatan berkendara tersebut,

merupakan salah satu faktor rendahnya tingkat keselamatan berkendara pada pengemudi bus P.O. Jember Indah.

Ariwibowo (2013) menambahkan bahwa tingkat pendidikan berpengaruh terhadap budaya keselamatan di jalan, yaitu bagaimana seseorang bersikap dan bertindak baik dalam berlalu lintas. Sebab budaya keselamatan berkendara yang baik akan memberikan hasil optimal, sebaliknya budaya yang tidak kondusif dengan melakukan tindakan-tindakan tidak selamat akan membahayakan diri sendiri bahkan orang lain. Dalam kaitannya dengan keselamatan berkendara, seseorang yang telah terkondisi dengan budaya disiplin akan bersikap patuh terhadap aturan dan etika di perjalanan seperti mematuhi peraturan lalu lintas, menggunakan kelengkapan standar keselamatan, tidak ugal-ugalan dan begitu juga sebaliknya. Di satu sisi kesadaran seseorang dalam lingkungan merupakan penentu utama untuk mencapai keberhasilan dalam membangun budaya keselamatan jalan, misalnya tidak terbawa emosi untuk mengejar ketika ada bus lain yang mendahului, tidak selalu menanggapi orang lain untuk berbincang-bincang, dan lain-lain.

Rukfiati (2010) menambahkan bahwa tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi keselamatan berkendara. Seseorang yang mempunyai latar belakang pendidikan yang baik akan bersikap disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Dalam kaitannya dengan pengemudi, pengemudi merupakan kendali utama dalam merespon kondisi kendaraan yang dikemudikannya berdasarkan keadaan yang sedang dihadapinya. Pengemudi dengan pendidikan yang memadai akan dapat memberikan keputusan-keputusan yang preventif terhadap kondisi lingkungan sekitar saat mengemudi, lebih mementingkan kepentingan umum atau keselamatan orang lain, dan sekaligus menjaga keamanan diri. Misalnya tidak terbawa emosi ketika didahului oleh kendaraan lain, sikap untuk saling menghargai dan menghormati antar sesama pengguna jalan, tidak mengendarai kendaraan serampangan dan mematuhi peraturan lalu lintas yang ada. Bila pengemudi menjalankan hal tersebut, paling tidak akan bermanfaat bagi jaminan keselamatan pribadi, dan bila lebih banyak lagi pengemudi yang menyadari hal itu, maka korban kecelakaan jalan dipastikan dapat dikurangi serta

dapat dimanfaatkan sebagai modal bagi peningkatan mutu pelayanan jasa transportasi.

c. Masa Kerja

Masa kerja erat kaitannya dengan pengalaman kerja yang merupakan faktor yang dapat mempengaruhi tingkat keselamatan, kecelakaan akibat kelalaian atau kecerobohan banyak terjadi pada pengemudi dengan masa kerja kurang dari 3 tahun (Departemen Kesehatan Republik Indonesia, 1990). Semakin lama masa kerja pengemudi, semakin tinggi juga pengalaman dan *skill* atau 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 berkendara dengan selamat

Hasil dalam penelitian ini menyebutkan bahwa 6 dari 7 pengemudi dengan masa kerja kurang dari 3 tahun pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Departemen Kesehatan Republik Indonesia (1990) yang membuktikan bahwa pada tenaga kerja yang mempunyai masa kerja atau pengalaman kerja yang kurang, berbanding lurus dengan tingkat keselamatan kerja yang kurang. Hal ini disebabkan karena tenaga kerja yang baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan tata cara yang benar dalam mengupayakan keselamatan kerja. Berdasarkan penelitian pada pengemudi bus P.O. Jember Indah, perilaku mengemudi pengemudi dengan pengalaman kerja yang lama mempengaruhi perilaku mengemudi. Perilaku berisiko pada pengemudi misalnya mengemudi dengan tidak mengoptimalkan standar keselamatan berkendara seperti berbincang-bincang sambil mengemudi, *kamikaze* atau terlalu berani seolah menantang pengguna jalan lain, berhenti sembarangan, memuat penumpang melebihi kapasitas, dan lain-lain.

Rizky (2009) menambahkan bahwa masa kerja merupakan keseluruhan pelajaran yang dipetik oleh seseorang dari peristiwa-peristiwa yang dilalui dalam perjalanan hidupnya, sehingga berdasarkan pengalaman masa lalu seseorang akan mampu melakukan evaluasi terhadap pekerjaannya untuk meningkatkan

keselamatan dalam melakukan pekerjaan berikutnya. Pengemudi yang memiliki pengalaman yang tinggi memiliki kecenderungan untuk berperilaku aman dalam berkendara bila dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pengalaman mengemudi rendah. Hal ini sejalan dengan pengemudi bus P.O. Jember Indah, dengan bertambahnya masa kerja maka pengalaman kerja yang diperolehnya akan semakin banyak sehingga pengemudi mampu melakukan upaya-upaya optimal dalam meningkatkan keselamatan berkendara.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Firmansyah (2013) yang menyatakan bahwa masa kerja mempunyai hubungan yang signifikan dengan keselamatan berkendara. Masa kerja yang lama akan membuat pengemudi lebih berhati-hati dan waspada dalam berkendara. Seseorang yang berpengalaman ternyata mampu berprestasi lebih baik dari pengemudi dengan pengalaman yang kurang. Hal ini berarti masa kerja mempunyai pengaruh dalam berperilaku aman dalam berkendara.

4.2.2. Perilaku Mengemudi

Perilaku pengemudi adalah suatu bentuk sikap berlalu lintas yang diperoleh dari pengalaman pendidikan yang ditentukan oleh faktor latar belakang sosial, budaya, nilai, norma, adat istiadat sehingga menghasilkan suatu pola pikir. Dalam banyak hal, faktor lingkungan sosial secara langsung dapat mempengaruhi sikap pengemudi dan kondektur (Nuryana, 2003). Perilaku buruk pada pengemudi akan mempengaruhi keselamatan berkendara. Perilaku buruk tersebut misalnya konsumsi alkohol, obat-obatan tertentu dan rokok yang dapat menyebabkan tekanan pada sistem saraf sentral. Pada jumlah yang berlebihan dapat mempengaruhi perhatian, memperpanjang waktu reaksi dan lambat laun menghilangkan koordinasi antara otot dan saraf sehingga tidak mampu melaksanakan tugas mengemudi yang sederhana sekalipun (Hobbs, 1995).

Hasil dalam penelitian menunjukkan perilaku berisiko dalam mengemudi sebesar 54,8% pada pengemudi bus P.O. Jember Indah. Hal ini menunjukkan budaya keselamatan di jalan masih belum sepenuhnya menjadi standar dalam meningkatkan keselamatan berkendara bahkan cenderung dikesampingkan. Hal ini dapat dibuktikan dengan perilaku pengemudi yang masih berada pada kategori

berisiko tinggi untuk tidak selamat. Perilaku mengesampingkan keselamatan berkendara yang sering dilakukan dapat berupa kebiasaan memuat penumpang melebihi kapasitas bus, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, *kamikaze* atau terlalu berani menantang kendaraan lain, berhenti sembarangan dengan posisi bus masih berada penuh di badan jalan, menerima atau melakukan panggilan telepon atau SMS, merokok dalam berkendara dan berbincang-bincang pada saat mengemudi.

Saputra (2008) menambahkan bahwa perilaku buruk yang dilakukan oleh pengemudi dapat disebabkan karena ketidakpatuhan akan peraturan-peraturan tentang keselamatan berkendara. Perilaku berisiko yang kerap dilakukan oleh pengemudi tidak hanya membahayakan keselamatan bagi diri sendiri, penumpang maupun pengguna jalan lain, akan tetapi sekaligus sebagai penghambat dalam usaha meningkatkan budaya selamat di jalan, sebab keselamatan berkendara tidak hanya terwujud dari seorang individu saja melainkan juga ditentukan oleh dukungan setiap pengguna jalan yang lain. Perilaku mengemudi merupakan suatu bentuk sikap berlalu lintas yang diperoleh dari pengalaman pendidikan yang ditentukan oleh faktor latar belakang sosial, budaya, nilai, norma, dan adat istiadat sehingga menghasilkan pola pikir tertentu pada seseorang. Dapat dijelaskan bahwa pengalaman pendidikan pada seseorang dapat pula membentuk suatu perilaku, dengan pendidikan yang tinggi maka perilaku seseorang akan semakin tidak berisiko.

Oktarina (2012) menambahkan bahwa perilaku mengemudi didasari oleh empat kunci utama yaitu *alertness*, *awareness*, *attitude*, dan *anticipation*. *Alertness* (kewaspadaan) merupakan faktor utama yang menjamin pengemudi selalu siaga dan waspada terhadap pengguna jalan lain. Bila pengemudi selalu waspada maka akan bertindak benar dalam menghadapi pengemudi lain yang busa saja berlaku serampangan dan tidak ikut-ikutan melakukan kesalahan yang busa membahayakan orang lain. Kedua *awareness* (kesadaran) berarti pengemudi sadar dan memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar dan aman. Menyadari akan perlunya mengemudi dengan benar, seorang pengemudi tidak akan berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang secara

sembarangan. Berhenti sembarangan tidak saja mengganggu pengguna lain, tapi busa juga membahayakan bagi dirinya sendiri. Ketiga *attitude* (sikap dan mental) berarti bahwa pengemudi yang memiliki sikap lebih mementingkan kepentingan umum, keselamatan orang lain, dan sekaligus menjaga keamanan diri. Pengemudi yang memiliki sikap dan mental baik, bersedia saling bergantian bila mendapati antrian di jalanan. Bila pengemudi menjalankan sikap ini, sehingga tak emosional menghadapi perilaku buruk pengemudi lain, maka keselamatan lalu lintas dapat terkendali. Keempat *anticipation* (antisipasi), antisipasi merupakan upaya pengendalian sikap dalam menanggapi brutalnya pengemudi lain melalui mental yang baik. Misalnya sikap untuk saling menghargai dan menghormati antar sesama pengguna jalan, tidak mengendarai kendaraan serampangan dan mematuhi peraturan lalu lintas yang ada.

4.2.3. Pengetahuan Mengemudi

Semakin tinggi pengetahuan pengemudi, semakin tinggi juga angka keselamatan bertransportasi di jalan raya. Hal ini akan menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas dan angka kecelakaan. Semakin baiknya kualitas pengemudi angkutan umum akan dapat pula menstimulasi pengguna jalan yang lain sehingga pada akhirnya dapat mendorong terciptanya ketertiban, kedisiplinan, kelancaran, keamanan, kenyamanan dan keselamatan lalu lintas secara keseluruhan serta terciptanya pengemudi yang memenuhi standar kompetensi profesional (Perwatiningsih, 2008). Hal ini sesuai dengan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang menyatakan bahwa dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan yang baik diperlukan adanya standar kompetensi bagi pengemudi angkutan umum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan mengemudi pada pengemudi bus P.O Jember Indah terbanyak yaitu dalam kategori rendah.

Pengemudi yang memenuhi standar kompetensi akan dapat menyelenggarakan lalu lintas yang tertib dan merupakan faktor pendukung dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara. Hal ini sesuai dengan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan

jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien yang dapat terwujud melalui pengemudi yang memenuhi standar kompetensi. Di Texas, sebagai pengemudi angkutan umum harus memiliki tingkat kualifikasi yang lebih dibanding pengemudi pada umumnya atau harus memenuhi standar kompetensi. Standar kompetensi pengemudi angkutan umum diwujudkan dalam bentuk Sertifikat Pengemudi Angkutan Umum (SPAU). Setiap pengemudi angkutan umum diwajibkan mempunyai SPAU sebagai wujud profesionalisme yang dilandasi oleh pengetahuan, ketrampilan dan didukung mental dan sikap kerja yang baik dengan tujuan meningkatkan kualitas pengemudi angkutan umum dan tanggung jawab terhadap penumpang dan barang yang dibawa serta meningkatkan kualitas pelayanan dan keselamatan angkutan umum di jalan. Di Indonesia, standar kompetensi dalam bentuk SPAU masih belum dapat diterapkan. Hal ini karena masih belum ada Undang-Undang yang mengatur tentang SPAU, sehingga tanpa melalui pelatihanpun, dan tidak memiliki sertifikat pelatihan seseorang dapat mengemudikan angkutan umum.

Suprani (2010) menambahkan bahwa pengetahuan keselamatan transportasi merupakan standar keselamatan sistem angkutan jalan raya yang meliputi kelancaran, keamanan, keandalan, efisiensi dan keselarasan dengan lingkungan dalam upaya mencegah dan menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan. Indikator keselamatan lalu lintas jalan yang utama adalah tinggi rendahnya tingkat kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan adalah tiga faktor utama dalam sistem lalu lintas jalan yang langsung maupun tidak dapat mempengaruhi tingkat keselamatan berkendara. Pengetahuan standar keselamatan transportasi pada pengemudi hendaknya sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993, misalnya mengenai pengujian secara berkala (6 bulan) bagi seluruh kendaraan agar memenuhi standar keamanan minimum yang dapat diterima. Hal-hal terpenting 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, P3K, dan pemadam api ringan. Faktor-faktor transportasi lain yang berpengaruh terhadap pengetahuan keselamatan

transportasi antara lain, faktor pengemudi (misalnya berkecepatan tinggi, kurang hati-hati atau ceroboh, emosi, dan tidak terampil dalam mengemudi), faktor kendaraan (misalnya rem blong, lampu malam, lampu sein tidak berfungsi dengan baik), faktor jalan atau alam (halangan pandangan, licin, lingkungan sisi jalan, panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor, dan jumlah pelanggaran lalulintas).

Surma (2008) menambahkan bahwa keselamatan jalan merupakan tanggung jawab bersama berbagai pihak yang terkait, antara lain Departemen Pekerjaan Umum, Departemen Perhubungan, Departemen Kesehatan, Departemen Pendidikan, Departemen Kehakiman. Pada tahun 1996, berdasarkan KM. No. 58 tahun 1996, tugas dan fungsi dibidang keselamatan transportasi darat menjadi tanggung jawab Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan keselamatan transportasi dapat melalui konsultasi keselamatan jalan sebagai suatu media untuk menuangkan ide-ide dan rencana aksi keselamatan jalan bagi semua pihak serta pelatihan keselamatan berkendara. Melalui pelatihan keselamatan berkendara pengemudi diharapkan dapat meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas, sebab rendahnya disiplin pengemudi dalam berlalu lintas ini menjadi salah satu faktor yang memicu terjadinya kecelakaan. Banyaknya peristiwa kecelakaan yang diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan lampu lalu lintas.

4.2.4. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi kendaraan yang kurang perawatan akan berpotensi dalam terjadinya kecelakaan. Hal ini menunjukkan kondisi kendaraan yang baik akan mampu memberikan jaminan menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas kondisi kendaraan dalam kategori kurang layak jalan sebanyak 51,6%.

Menurut Kartika (2009) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa kondisi internal kendaraan yang baik akan mengurangi terjadinya kecelakaan. Pengawasan dan perawatan yang baik pada kendaraan akan memberikan jaminan

keselamatan di jalan raya. Kendaraan yang tidak layak jalan sangat beresiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Setiap kendaraan yang digunakan di jalan raya seharusnya sudah mendapatkan sertifikasi layak jalan sesuai dengan standar yang berlaku. Standar keselamatan transportasi yang dimaksud harus sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993, yaitu pengujian secara berkala (6 bulan) bagi seluruh kendaraan agar memenuhi standar keamanan minimum yang dapat diterima. Hal-hal terpenting 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, P3K, dan pemadam api ringan.

Ditjen Hubdat (2012) menambahkan bahwa kecelakaan lalu lintas tidak hanya dipengaruhi oleh faktor manusia, namun oleh faktor kendaraan berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pemilik/pengemudi bus terkadang mengabaikan tentang pentingnya pemeriksaan dan perawatan secara berkala terhadap kendarannya. Kondisi ban yang tipis, rem yang tidak berfungsi dan lampu yang kurang terang merupakan faktor yang sering menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan tentang faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

- a. Sebagian besar pengemudi berusia diatas 30 tahun, sebagian besar berpendidikan dasar (SD/MI), memiliki masa kerja di atas 3 tahun, memiliki perilaku berisiko dalam mengemudikan bus dan memiliki tingkat pengetahuan berkendara masih rendah.
- b. Bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo sebagian besar dalam kategori kurang layak jalan dan sebagian besar tidak pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 5 tahun terakhir.
- c. Hasil uji analisis menunjukkan bahwa faktor manusia (karakteristik, perilaku dan pengetahuan) berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas kecuali variabel umur.
- d. Hasil uji analisis menunjukkan bahwa faktor kendaraan berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan oleh peneliti antara lain :

- a. Bagi pihak Kepolisian sebaiknya lebih ketat dan selektif dalam mengeluarkan Surat Ijin Mengemudi kepada calon pengemudi bus. Semakin tinggi standar yang diberikan kepada calon pengemudi akan berdampak semakin tingginya kualitas para pengemudi bus dalam hal berkendara.
- b. Bagi Dishub sebaiknya menambah frekuensi pelatihan bagi sopir bus yang diwujudkan dalam Sertifikat Pengemudi Angkutan Umum (SPAU) dalam rangka meningkatkan keselamatan berkendara, misalnya dengan materi berupa tata cara berlalu lintas di jalan, peraturan penumpang dan bagasi,

manajemen perjalanan (perencanaan rute perjalanan), perilaku, sikap dan pengetahuan mengemudi, manajemen darurat, dan teknik kendaraan bermotor. Pengetahuan yang semakin baik bagi pengemudi angkutan umum akan berdampak terhadap perilaku mengemudi di jalan raya. Pengetahuan yang semakin baik akan memberikan rasa aman dan nyaman terhadap penumpang dan akan menurunkan angka pelanggaran lalu lintas dan angka kecelakaan.

- c. Bagi P.O. Jember Indah sebaiknya melengkapi armada bus dengan peralatan keselamatan berkendara yang sesuai standar berkendara seperti *safety belt*, alat pemadam api ringan, martil pemecah kaca dan kotak P3K serta melakukan pengecekan dan perawatan armada bus secara berkala. Pihak manajemen sebaiknya menerapkan *reward* dan *punishment* kepada sopir yang melanggar aturan lalu lintas.
- d. Bagi sopir sebaiknya mengubah perilaku dan meningkatkan pengetahuan tentang keselamatan berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku buruk seperti merokok saat mengemudi, menggunakan *handphone* saat mengemudi, dalam pengaruh obat, berbincang-bincang, memuat penumpang berlebihan, menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat dan melanggar rambu lalu lintas sebaiknya dihindari dalam mengemudi.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta : PT.Rineka Cipta
- Ariwibowo, R. 2013. *Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik*. [online]. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm/article/download/1566/1564> (30 Maret 2015)
- Bayong,Tj.H.K. 2004. *Klimatologi*. Bandung : Penerbit ITB.
- Ben Fauzi, R. 2009. *Gambaran Persepsi Keselamatan Berkendara Sepeda Motor pada Siswa/i Sekolah Menengah Atas di Kota Bogor Tahun 2009*, Jakarta : Universitas Indonesia
- BPS. 2007. *Penduduk Usia Kerja Menurut Golongan Umur dan Jenis Kelamin* [online]. <http://Depnakertrans.go.id> (10 Juli 2014)
- Bungin, B, 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*, Edisi Pertama, Cetakan Pertama, Prenada Media, Jakarta.
- Colling, D. *Industrial Safety: Management and Technology*. New Jersey, Prentice Hall. 1990
- Departemen Kesehatan Republik Indonesia, 2008. *Advokasi Sebagai Alat Perubahan* [online]. <http://www.depkes.go.id/index/php?&task&artid=168%itemid=3> (9 Juli 2014)
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember 2014. *Laporan Tahunan Data Kendaraan Bus Trayek Jember-Situbondo Tahun 2014*. Jember : Dinas Perhubungan Jember
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan. 2012. *Statistik Perhubungan* [online]. <http://www.hubdat.web.id/webstk/file/dktj.pdf> (8 Juni 2014)
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan. 2012. *Perhubungan Darat dalam Angka* [online]. <http://www.hubdat.web.id/webktd/file/dktj.pdf> (6 Juni 2014)
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Departemen Perhubungan 2006. *Laporan Akhir Pedoman Teknis Kampanye Program Keselamatan* [online]. <http://www.hubdat.web.id/weblpk/file/dktj.pdf> (8 Juni 2014)

- Djafri. 2007. *Langkah Dalam Proses Komunikasi Kesehatan* [online]. [Langkah-dalam-proses-komunikasi-kesehatan-modul-21.pdf](#) (10 Juli 2014)
- Djati, I. 2001. *Bagaimana mencapai Zero Accident di Perusahaan*. Kumpulan Makalah Seminar K3 RS Persahabatan Tahun 2000 & 2001. 2002 Jakarta: UI-Pres
- Firmansyah, A. 2013. *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013*. Makassar. Universitas Hasanuddin
- Haddon W Jr, 1970. *A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity*. Journal of Trauma
- Hobbs, F. D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Jeffry, R.H.M. 2012. *Hubungan Faktor-Faktor Penyebab dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan Tahun 2008-2010*, Medan : FKM Universitas Sumatera Utara
- Kartika. M. 2009. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok 2008*, Jakarta : Skripsi FKM Universitas Indonesia
- Kepolisian Resor Jember. 2013. *Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2013*. Jember : Kepolisian Resor Jember
- Kepolisian Resor Jember. 2013. *Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Bus Tahun 2013*. Jember : Kepolisian Resor Jember
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum. [online].http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2003/km_no_35_tahun_2003.pdf (9 Juli 2014)
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 1993 tentang Marka Jalan. [online].http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2006/km_no_60_tahun_2006.pdf (9 Juli 2014)
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 61 Tahun 1993 tentang Rambu-Rambu Jalan.[online].http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2006/km_no_60_tahun_2006.pdf (9 Juli 2014)

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas [online]. http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2006/km_no_60_tahun_2006.pdf (9 Juli 2014)
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. [online]. http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2006/km_no_60_tahun_2006.pdf (9 Juli 2014)
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. [online]. http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/1993/km_no_71_tahun_1993.pdf (9 Juli 2014)
- Latipun. 2006. *Psikologi Eksperimen*, edisi 2. Malang. UPT Penerbitan Universitas Muhammadiyah Malang
- Mentari, A. 2012. *Hubungan Karakteristik Pekerja dan Cara Kerja dengan Kelelahan Kerja pada Pemanen Kelapa Sawit di PT. Perkebunan Nusantara IV (Persero) Unit Usaha Adolina Tahun 2012*. Skripsi. [serial online] <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/37499/4/Chapter%20II.pdf> (diakses 12 November 2014).
- Nazir, M. 2003. *Metode Penelitian*. Cetakan V. Jakarta : Ghalia Indonesia
- Notoatmodjo. 2012. *Metode Penelitian kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta
- Nuryana, 2003. *Pelajaran dari Tragedi Situbondo* [online], <http://bolaeropa.kompas.com/0310/18/Fokus/630727.html> (9 Juli 2014)
- Oktarina, S. 2012. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Parubak, M. 2009. *Studi Kecelakaan Kerja pada Petugas RS Elim Rantepao dan RSUD Lakipadada Makale Kabupaten Tana Toraja*. Makassar. Universitas Hasanuddin
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Transportasi Jalan Raya. [online]. <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/82-pp-no-41-tahun-1993-ttg-transportasi-jalan-raja> (8 Juli 2014)
- Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan [on line]. <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan->

[pemerintah/81-pp-no-42-tahun-1993-ttg-pemeriksaan-kendaraan-bermotor-di-jalan](http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/81-pp-no-42-tahun-1993-ttg-pemeriksaan-kendaraan-bermotor-di-jalan) (8 Juli 2014)

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas. [on line] <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/81-pp-no-43-tahun-1993-ttg-prasarana-jalan-raya-dan-lalu-lintas> (8 Juli 2014)

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. [online]. <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/87-pp-no-43-tahun-1993-ttg-kendaraan-dan-pengemudi> (8 Juli 2014)

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. [on line] <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/81-pp-no-50-tahun-2012-ttg-kendaraan> (8 Juli 2014)

Perwatiningsih, R. 2013. *Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan Dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013*. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro.

Ramli, S. 2010. *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta : Dian Rakyat

Ridley, J. 2008. *Kesehatan dan Keselamatan Kerja Edisi Ketiga*. Jakarta : Erlangga

Rizky, Y. 2009. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taxi PT X Tahun 2009*. Depok: Universitas Indonesia.

Robert E Dewar dan Paul L. Olson. 2007. *Human Factors in Traffic Safety (2nd ed)*. Washington DC : Author

Rukfiati, D.A., 2010. *Hubungan Umur, Pengetahuan, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja, dengan Praktik Safety Riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR)*. [online]. <http://pilnas.ristek.go.id/karya/index.php/record/view/83751> (sitasi tanggal 30 Maret 2015).

Saputra, A.E. 2008. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Pengemudi Dump Truck PT.X District MTBU Tanjung Enim, Sumatera Selatan Tahun 2008*. Depok: Universitas Indonesia.

Sarwono, S.W. 2006. *Teori-Teori Psikologi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Sugiarto. Dkk.2003. *Teknik Sampling*. Cetakan II. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama

- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Suma'mur, P. K. 2006. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung.
- Suma'mur, 2009. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (HIPERKES)*. Jakarta: Sagung Seto.
- Suprani. 2010. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Persepsi Supir Angkot Jurusan Parung-Bogor tentang Keselamatan Berkendara di jalan Raya Tahun 2010*. Tangerang. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah
- Supranto. 2008. *Statistik Teori dan Aplikasi*. Jakarta : Erlangga
- Surma, A. 2008 . *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol Jakarta-Cikampek*. Tangerang. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah
- Suwardo, 2004. *Analisis Indeks Faktor Keselamatan Lalu Lintas Kota Yogyakarta Menggunakan Algoritma Grey System* [online]. <http://www.suwardo.staff.ugm.ac.id/artikel/Indeks-keselamatan.pdf> (10 Juli 2014)
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [on line]. <http://hubdat.dephub.go.id/undang-undang/87-uu-no-22-tahun-2009-ttg-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan> (8 Juli 2014)
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.
- World Health Organization. 2013. *Global Status Report on Road Safety*. Switzerland : Author



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

FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Jl. Kalimantan 1/ 93 Kampus Tegal Boto. Telp (0331) 337878, 322995.
Fax (0331) 322995 Jember (68121)

LAMPIRAN PERNYATAAN PERSETUJUAN

INFORMED CONSENT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama :

Umur :

Alamat :

Telepon :

Bersedia menjadi responden dan secara sukarela untuk ikut serta dalam penelitian yang berjudul **“FAKTOR RISIKO YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA PENGEMUDI BUS P.O. JEMBER INDAH (Studi pada Pengemudi Bus P.O. JEMBER INDAH Trayek Jember-Situbondo)”**. Prosedur penelitian ini tidak akan memberikan dampak dan resiko apapun pada saya. Saya telah diberikan penjelasan mengenai hal tersebut di atas dan saya telah diberi kesempatan untuk bertanya mengenai hal-hal yang belum dimengerti dan telah mendapat jawaban yang jelas dan benar serta kerahasiaan jawaban yang saya berikan dijamin sepenuhnya oleh peneliti.

Jember, 2015

Responden

(.....)



**KUESIONER PENELITIAN FAKTOR RISIKO YANG
BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN LALU LINTAS
PADA PENGEMUDI BUS P.O. JEMBER INDAH
(Studi pada Pengemudi Bus P.O. JEMBER INDAH
Trayek Jember-Situbondo)**

Tanggal Pengisian :
Waktu Pengisian :

I. Faktor Manusia

A. Karakteristik Responden





1. Nama Responden :
2. Umur :
 - a. \leq 30 tahun
 - b. $>$ 30 tahun
3. Pendidikan Terakhir :
 - a. Tidak Pernah
 - b. Pendidikan dasar (SD/MI)
 - c. Pendidikan menengah (SMP/MTS) atau (SMA/Aliyah)
 - d. Pendidikan tinggi (Perguruan Tinggi)
4. Masa kerja mengemudi :
 - a. \leq 3 tahun (baru)
 - b. $>$ 3 tahun (lama)

B. Pengetahuan Pengemudi

1. Di jalur manakah menurut anda yang menjadi jalur untuk menyalip?
 - a. Jalur Kiri
 - b. Jalur Kanan
2. Jenis SIM apa yang diperlukan untuk mengendarai bus?
 - a. SIM C
 - b. SIM B1 Umum
3. Berapa lamakah masa berlaku SIM dapat dipergunakan?
 - a. 3 tahun
 - b. 5 tahun
4. Jalur sebelah kiri pada jalan raya digunakan pada kondisi?
 - a. Menyalip kendaraan lain
 - b. Ketika akan berhenti atau menepi

5. Pada lampu lalu lintas, saat lampu berwarna kuning dan akan segera menjadi merah, itu menandakan apa?
 - a. Terus melanjutkan perjalanan dengan menambah kecepatan
 - b. Segera berhenti atau tidak melanjutkan perjalanan
6. Apa yang dilakukan, jika hendak berhenti atau menepi?
 - a. Langsung menepi tanpa menyalakan lampu *sign* dengan kecepatan tetap
 - b. Menyalakan lampu *sign*, kendaraan direm dan menepi secara perlahan

No	Rambu lalu lintas	Arti Rambu lalu lintas
7.		a. Tikungan tajam ke kiri b. Belokan ke kiri
8.		a. Tikungan tajam ke kanan b. Belokan ke kanan
9.		a. Tikungan ganda b. Banyak tikungan
10.		a. Penyempitan jalan b. Pelebaran jalan
11		a. Jalan tidak datar/bergelombang b. Jalan menuju tepian air
12.		a. Lampu lalu lintas b. Rambu tambahan
13.		a. Jalanan licin b. Ada pembatas jalan
14.		a. Persimpangan empat b. Persimpangan tiga
15.		a. Hati-hati b. Rintangan
16.		a. Lalu lintas dua arah b. Persimpangan ke kanan kemudian ke kiri

17.		a. Dilarang berhenti b. Dilarang masuk
18.		a. Dilarang membalik arah b. Harus membalik arah
19.		a. Dilarang mendahului b. Dilarang membalik arah
20.		a. Batas akhir kecepatan maksimum b. Rambu tambahan menyatakan jarak

II. Kecelakaan lalu lintas

1. Apakah anda pernah mengalami/hampir mengalami kecelakaan lalu lintas selama 5 tahun terakhir?
 - a. Ya
 - b. Tidak



**LEMBAR OBSERVASI PENELITIAN FAKTOR RESIKO
YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN LALU
LINTAS PADA PENGEMUDI BUS P.O. JEMBER INDAH
(Studi pada Pengemudi Bus P.O. JEMBER INDAH
Trayek Jember-Situbondo)**

III. Faktor Manusia

Perilaku Pengemudi

No	Pernyataan	Ya	Tidak
1	Sopir merokok saat mengemudi.		
2	Sopir menggunakan HP saat mengemudi.		
3	Sopir melanggar rambu-rambu lalu lintas saat berkendara.		
4	Sopir mendahului kendaraan lain dari jalur kiri		
5	Sopir memuat penumpang secara berlebihan		
6	Sopir memuat dan menurunkan penumpang di sembarang tempat.		
7	Sopir berkendara dengan kecepatan tinggi >100km/jam		
8	Sopir tidak menggunakan sabuk pengaman		
9	Sopir berbincang saat mengemudi		
10	Sopir tidak menghidupkan lampu <i>sign</i> saat hendak berbelok		
11	Sopir mengemudikan bus secara ugal-ugalan		
12	Sopir mendengarkan musik saat mengemudi		
13	Pandangan sopir tidak fokus saat mengemudi		
14	Sopir mendahului kendaraan lain tanpa melihat kendaraan lain di lajur sebaliknya		
15	Bus hampir mengalami kecelakaan		
16	Sopir mengeluarkan anggota tubuh saat mengendarai bus		
17	Sopir dalam keadaan sakit		
18	Sopir dalam pengaruh obat-obatan/alkohol		



**LEMBAR OBSERVASI PENELITIAN FAKTOR RESIKO
YANG BERHUBUNGAN DENGAN KECELAKAAN LALU
LINTAS PADA PENGEMUDI BUS P.O. JEMBER INDAH
(Studi pada Pengemudi Bus P.O. JEMBER INDAH
Trayek Jember-Situbondo)**

IV. Faktor Kendaraan

Plat Nomer kendaraan :

No	Kondisi Bus	Ya	Tidak
1.	Rem		
2.	Ban		
3.	Klakson		
4.	Lampu penerangan		
5.	Muatan		
6.	Kaca Film		
7.	Peralatan P3K		
8.	Emisi gas buang		
9.	Uji Berkala		
10.	<i>Safety Belt</i>		

Lampiran D

1. Uji hubungan antara usia dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
USIA * LAKA	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

USIA * LAKA Crosstabulation

Count		LAKA		Total
		Tidak	Pernah	
USIA	Muda	1	1	2
	Tua	15	14	29
Total		16	15	31

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.002 ^b	1	.962		
Continuity Correction ^a	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.002	1	.962		
Fisher's Exact Test				1.000	.742
Linear-by-Linear Association	.002	1	.963		
N of Valid Cases	31				

a. Computed only for a 2x2 table

b. 2 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .97.

2. Uji hubungan antara tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
PENDIDIK * LAKA	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

PENDIDIK * LAKA Crosstabulation

Count

		LAKA		Total
		Tidak	Pernah	
PENDIDIK	Pendidikan Dasar	5	11	16
	Pendidikan menengah	11	4	15
Total		16	15	31

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5.490 ^b	1	.019		
Continuity Correction ^a	3.934	1	.047		
Likelihood Ratio	5.671	1	.017		
Fisher's Exact Test				.032	.023
Linear-by-Linear Association	5.313	1	.021		
N of Valid Cases	31				

a. Computed only for a 2x2 table

b. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7.26.

3. Uji hubungan antara masa kerja dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
MASA * LAKA	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

MASA * LAKA Crosstabulation

Count		LAKA		Total
		Tidak	Pernah	
MASA baru		1	6	7
lama		15	9	24
Total		16	15	31

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5.044 ^b	1	.025		
Continuity Correction ^a	3.299	1	.069		
Likelihood Ratio	5.446	1	.020		
Fisher's Exact Test				.037	.033
Linear-by-Linear Association	4.882	1	.027		
N of Valid Cases	31				

a. Computed only for a 2x2 table

b. 2 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.39.

4. Uji hubungan antara pengetahuan mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
PENGETAH * LAKA	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

PENGETAH * LAKA Crosstabulation

Count		LAKA		Total
		Tidak	Pernah	
PENGETAH	Rendah	7	12	19
	Tinggi	9	3	12
Total		16	15	31

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4.288 ^b	1	.038		
Continuity Correction ^a	2.896	1	.089		
Likelihood Ratio	4.439	1	.035		
Fisher's Exact Test				.066	.043
Linear-by-Linear Association	4.150	1	.042		
N of Valid Cases	31				

a. Computed only for a 2x2 table

b. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.81.

5. Uji hubungan antara perilaku mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
PERILAKU * LAKA	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

PERILAKU * LAKA Crosstabulation

Count		LAKA		Total
		Tidak	Pernah	
PERILAKU	Beresiko	5	12	17
	Tidak beresiko	11	3	14
Total		16	15	31

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7.429 ^b	1	.006		
Continuity Correction ^a	5.591	1	.018		
Likelihood Ratio	7.798	1	.005		
Fisher's Exact Test				.011	.008
Linear-by-Linear Association	7.190	1	.007		
N of Valid Cases	31				

a. Computed only for a 2x2 table

b. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6.77.

6. Uji hubungan antara kondisi kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
KENDARAA * LAKA	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

KENDARAA * LAKA Crosstabulation

Count		LAKA		Total
		Tidak	Pernah	
KENDARAA	Baik	11	4	15
	Buruk	5	11	16
Total		16	15	31

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5.490 ^b	1	.019		
Continuity Correction ^a	3.934	1	.047		
Likelihood Ratio	5.671	1	.017		
Fisher's Exact Test				.032	.023
Linear-by-Linear Association	5.313	1	.021		
N of Valid Cases	31				

a. Computed only for a 2x2 table

b. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7.26.

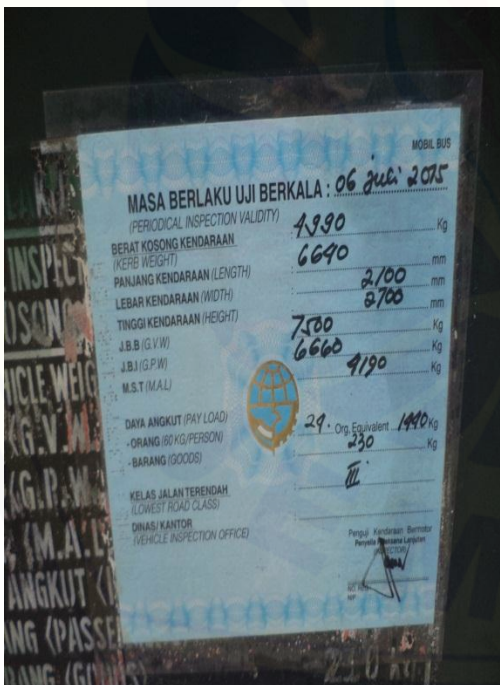
Lampiran E



Gambar 1. SIM salah satu responden



Gambar 2. Kondisi *safety belt* di bus



Gambar 3. *Sticker* Uji Berkala pada salah satu armada sebagai tanda kelayakan jalan



Gambar 4. Salah satu perilaku berisiko mengemudi (merokok) sopir bus



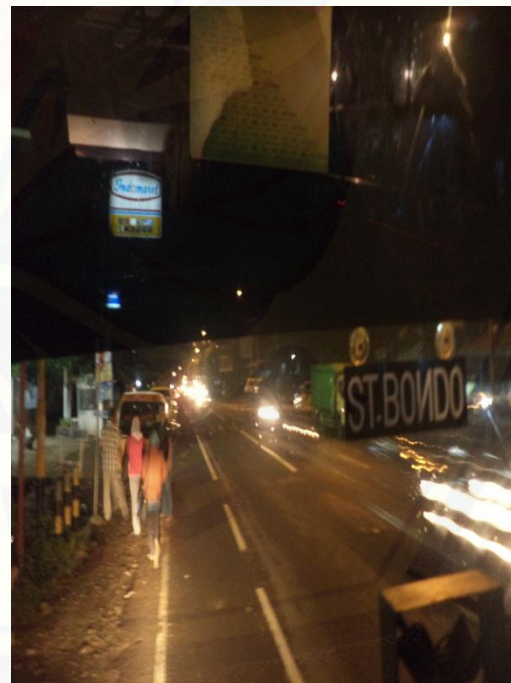
Gambar 5. Kondisi ban salah satu armada bus



Gambar 6. Kondisi lampu kendaraan salah satu armada



Gambar 7. Proses wawancara salah satu responden



Gambar 8. Kondisi jalan saat malam hari