

Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi
Bus P.O Jember Indah
(*Risk Factors in Relation to Traffic Accident in Bus Drivers
P.O Jember Indah*)

Akhmad David Casidy Rifal, Anita Dewi P.S, Ismi Ragil Hartanti
Bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja
Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Jember
Jalan Kalimantan 37 Kampus Tegal Boto Jember 68121
e-mail korespondensi: adcrblancos@yahoo.com

Abstract

The number of vehicles which increase rapidly today also increase the number of traffic accidents. Traffic accidents occur because of several factors. Jember Indah Otobus Company having the number of the most route Jember-Situbondo. In 2013, the number of traffic accidents involving bus as many as 15 cases in Jember. 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. 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. 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).

Keyword: traffic accidents

Abstrak

Peningkatan jumlah kendaraan yang pesat juga meningkatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia, faktor kendaran dan faktor lingkungan. Perusahaan Otobus Jember Indah memiliki jumlah armada terbanyak untuk trayek Jember-Situbondo. Pada tahun 2013, jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus sebanyak 15 kasus di Jember. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo. 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. 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).

Kata kunci : kecelakaan lalu lintas

Pendahuluan

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. Peningkatan jumlah kendaraan yang sangat pesat juga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

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, diperkirakan jumlah korban yang mengakibatkan kematian akan meningkat menjadi 1,9 juta orang pada tahun 2020 [3]. 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% [4].

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, yang artinya setiap hari terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus sebanyak 14 kasus kecelakaan. Sementara di Kabupaten Jember, tahun 2013 telah terjadi 15 kasus kecelakaan yang melibatkan bus. Kecelakaan tersebut menyebabkan 4 meninggal dunia dan 16 luka ringan, yang artinya setiap 1 bulan sedikitnya pernah terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus dengan 2 korban.

Trayek Jember-Situbondo memiliki 38 armada bus dengan rincian 31 P.O Jember Indah, 3 P.O Restu dan 4 P.O Putra Mandiri [5]. 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. Berdasarkan keterangan salah satu pengemudi P.O Jember Indah trayek Jember-Situbondo, beliau pernah mengalami kecelakaan lalu

lintas pada tahun 2010 di daerah Tapen, 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.

Faktor risiko adalah segala sesuatu yang dapat menimbulkan kerugian/kehilangan harta benda dan nyawa, sedangkan kecelakaan lalu lintas adalah kejadian yang tidak terduga dan sengaja yang melibatkan sedikitnya satu kendaraan yang menyebabkan kerugian. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa faktor risiko kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak terduga dan sengaja yang dapat menimbulkan kerugian/kehilangan materi dan nyawa yang terjadi di jalan raya. Faktor-faktor yang berhubungan dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 yaitu, faktor manusia; faktor kendaraan; faktor lingkungan dan jalan [1].

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 [2].

Faktor kendaraan merupakan faktor yang memiliki pengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. 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.

Berdasarkan uraian tersebut diketahui bahwa terdapat faktor-faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, tujuan dalam penelitian ini yaitu menganalisis faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo.

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian analitik observasional dengan pendekatan *cross sectional*. Sampel penelitian berjumlah 31 pengemudi bus. Penelitian ini dilakukan di wilayah kerja P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo. Data primer meliputi umur, pendidikan terakhir, masa kerja, perilaku mengemudi, pengetahuan menegemudi dan faktor kendaraan. Sumber data primer didapat dengan cara wawancara dan pengamatan langsung. Data sekunder pada penelitian ini berupa data tentang jumlah armada bus dari P.O Jember Indah, laporan kecelakaan lalu lintas dari Kepolisian dan data trayek bus dari Dinas Perhubungan.

Instrumen pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara dengan menggunakan kuesioner dan pengamatan secara langsung. Teknik penyajian data dalam bentuk tabel yang disertai dengan penjelasan (*tekstular*). Teknik analisis data yang digunakan adalah uji regresi logistik dengan $\alpha = 0,05$. Data yang akan diuji adalah hubungan antara faktor manusia (karakteristik, pengetahuan dan perilaku) dan faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas.

Hasil Penelitian

Hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus

Tabel 1. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tingkat Pendidikan

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

Hasil analisis menggunakan uji regresi logistik menunjukkan bahwa hubungan antara tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas pada penelitian ini diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,019 ($p < \alpha$) dengan Odd ratio 0,165, artinya terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas dan 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.

Hubungan antara Masa Kerja dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus

Tabel 2. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Masa Kerja

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

Hasil analisis menggunakan uji regresi logistik menunjukkan bahwa hubungan antara masa kerja dengan kecelakaan lalu lintas pada penelitian ini diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,025 ($p < \alpha$) dengan Odd ratio 0,316, artinya terdapat hubungan antara masa kerja dengan kecelakaan lalu lintas dan 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.

Hubungan antara Perilaku Mengemudi dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus

Tabel 3. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Perilaku Mengemudi

No.	Perilaku	Kecelakaan Lalu Lintas				Total		Selang Kepercayaan 95 %		Odd Ratio	p-value
		Pernah		Tidak		N	%	Bawah	Atas		
		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				

Hasil analisis menggunakan uji regresi logistik menunjukkan bahwa hubungan antara perilaku mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pada penelitian ini diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,006 ($p < \alpha$) dengan Odd ratio 0,114, artinya terdapat hubungan antara perilaku mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas dan 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.

Hubungan antara Pengetahuan Mengemudi dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus

Tabel 4. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pengetahuan Mengemudi

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

Hasil analisis menggunakan uji regresi logistik menunjukkan bahwa hubungan antara pengetahuan dengan kecelakaan lalu lintas pada penelitian ini diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,038 ($p < \alpha$) dengan Odd ratio 0,194, artinya terdapat hubungan antara pengetahuan mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas dan 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.

Hubungan antara Faktor Kendaraan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus

Tabel 5. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Faktor Kendaraan

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

logistik menunjukkan bahwa hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada penelitian ini diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,019 ($p < \alpha$) dengan Odd ratio 6,050, artinya terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas dan 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.

Pembahasan

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus. Hasil penelitian ini sama dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) yang menjelaskan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas [6]. Hasil penelitian lain yang sama dengan penelitian ini adalah penelitian Rukfiati (2010) yang menunjukkan bahwa tingkat pendidikan dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas [7]. 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.

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 penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara masa kerja dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus. Hasil penelitian ini sama dengan penelitian yang dilakukan oleh Jeffry (2012) yang menjelaskan bahwa terdapat hubungan antara masa kerja dengan keselamatan berkendara [2]. Rizky (2009) menambahkan pengemudi yang memiliki pengalaman yang tinggi memiliki kecenderungan untuk berperilaku aman dalam berkendara bila dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pengalaman mengemudi rendah [8]. Menurut Firmansyah (2013) dalam penelitiannya 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 [9]. Pengemudi yang mempunyai masa kerja atau pengalaman kerja yang kurang, berbanding lurus dengan tingkat keselamatan berkendara yang kurang. Hal ini disebabkan karena pengemudi baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan tata cara yang benar dalam mengupayakan keselamatan berkendara. Perilaku 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.

Perilaku mengemudi 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. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara perilaku mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus. Hasil penelitian ini sama dengan penelitian yang dilakukan oleh Kartika (2009) yang menjelaskan bahwa perilaku mengemudi dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas [10]. Saputra (2008) menambahkan bahwa perilaku buruk yang dilakukan oleh pengemudi dapat disebabkan karena ketidakpatuhan akan peraturan-peraturan tentang keselamatan berkendara [11]. 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. Kedua *awareness* (kesadaran) berarti pengemudi sadar dan memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar dan aman. Ketiga *attitude* (sikap dan mental) berarti bahwa pengemudi yang memiliki sikap lebih mementingkan kepentingan umum, keselamatan orang lain, dan sekaligus menjaga keamanan diri. Keempat *anticipation* (antisipasi), antisipasi merupakan upaya pengendalian sikap dalam menanggapi brutalnya pengemudi lain melalui mental yang baik [11]. 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. Perilaku berisiko yang kerap dilakukan oleh pengemudi tidak hanya membayakan 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

Semakin tinggi pengetahuan pengemudi, semakin tinggi juga angka keselamatan bertransportasi di jalan raya. Sehingga akan menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas dan angka kecelakaan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus. Hasil penelitian ini sama dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Jeffry (2012) yang menjelaskan bahwa pengetahuan mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian lain yang sama dengan penelitian ini adalah penelitian Kartika (2009) yang menyatakan bahwa pengetahuan berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas [10]. Perwatiningsih (2008) menambahkan 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 [13]. Pengemudi yang memenuhi standar kompetensi akan dapat menyelenggarakan lalu lintas yang tertib dan merupakan faktor pendukung dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara. Standar kompetensi pengemudi angkutan umum dapat 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. 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.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus. Hasil penelitian ini sama dengan penelitian yang dilakukan oleh Kartika (2009) yang menyebutkan bahwa kondisi internal akan mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. 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 [10]. 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 kendaraannya. Kondisi ban yang tipis, rem yang tidak berfungsi dan lampu yang kurang terang merupakan faktor yang sering menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas [4]. 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. 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.

Simpulan dan Saran

Kesimpulan yang dapat ditarik dalam penelitian ini adalah: terdapat hubungan yang signifikan antara faktor manusia (karakteristik, perilaku dan pengetahuan) dan faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus P.O. Jember Indah trayek Jember-Situbondo.

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas, maka saran yang dapat diberikan kepada beberapa pihak dalam penelitian ini adalah: 1) Pihak Kepolisian sebaiknya lebih ketat dan selektif lagi dalam

mengeluarkan Surat Ijin Mengemudi kepada calon pengemudi bus agar berdampak semakin tingginya kualitas para pengemudi bus; 2) Dinas Perhubungan sebaiknya menambah frekuensi pelatihan bagi sopir bus yang diwujudkan dalam Sertifikat Pengemudi Angkutan Umum (SPAU) dalam rangka meningkatkan keselamatan berkendara. Pengetahuan yang semakin baik akan memberikan rasa aman dan nyaman terhadap penumpang dan akan menurunkan angka pelanggaran lalu lintas dan angka kecelakaan.; 3) Bagi P.O. Jember Indah sebaiknya melengkapi armada bus dengan peralatan keselamatan berkendara yang sesuai standar berkendara serta melakukan pengecekan dan perawatan armada bus secara berkala. Pihak manajemen sebaiknya menerapkan *reward* dan *punishment* kepada sopir yang melanggar aturan ; 4) Bagi sopir sebaiknya mengubah perilaku dan meningkatkan pengetahuan tentang keselamatan berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Daftar Pustaka

- [1] Dewar RE. *Human Factors in Traffic Safety (2nd ed)*. Washington DC: Author; 2007
- [2] Jeffry RHM. Hubungan Faktor-Faktor Penyebab dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan Tahun 2008-2010. [internet] Medan : FKM Universitas Sumatera Utara [diakses tanggal 26 Januari 2015] Available from. <http://journal.usu.ac.id/nju/index.php/miki/rt/captureCite/2684/0>
- [3] World Health Organization. Global Status Report on Road Safety. Switzerland : Author; 2013.
- [4] Indonesia. Perhubungan Darat dalam Angka. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan; 2012
- [5] Indonesia. Laporan Tahunan Data Kendaraan Bus Trayek Jember-Situbondo Tahun 2014. Jember: Dinas Perhubungan Jember; 2014
- [6] Ariwibowo R. Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik. [internet]. [diakses tanggal 10 Februari 2015] Available from. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm/article/download/1566/1564>
- [7] Rukfiati DA. Hubungan Umur, Pengetahuan, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja, dengan Praktik Safety Riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR). [internet]. [diakses tanggal 30 Maret 2015] Available from. <http://pilnas.ristek.go.id/karya/index.php/record/view/83751>
- [8] Rizky Y. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taxi PT X Tahun 2009. [internet]. Depok: Universitas Indonesia. [diakses tanggal 30 Maret 2015] Available from. lib.ui.ac.id/file?file=digital
- [9] Firmansyah A. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013. Makassar. [internet]. Universitas Hasanuddin. [diakses tanggal 30 Maret 2015] Available from. repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789
- [10] Saputra AE. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Pengemudi Dump Truck PT.X District MTBU Tanjung

- Enim, Sumatera Selatan Tahun 2008. [internet]. Depok: Universitas Indonesia. [diakses tanggal 30 Maret 2015] Available from. repository.ui.ac.id/a7362c598e
- [11] Oktarina S. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011. [internet]. Medan: Universitas Sumatera Utara. [diakses tanggal 30 Maret 2015] Available from. repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/31724/7
- [12] Perwatiningsih R. Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan Dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013. [internet]. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro. [diakses tanggal 30 Maret 2015] Available from. eprints.dinus.ac.id/7755
- [13] Kartika M. Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok 2008, [internet]. Jakarta : Skripsi FKM Universitas Indonesia. [diakses tanggal 30 Maret 2015] Available from. lib.ui.ac.id/file?file=digital/125831-S-5849