



## Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara pada Pengemudi Bus Trans

**Machfudz Eko Arianto<sup>1</sup>, Julian Dwi Saptadi<sup>2\*</sup>, Amelia Nurhasanah<sup>3</sup>**

<sup>1-3</sup>Program Studi S1 Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat,  
Universitas Ahmad Dahlan

### Abstrak

Bus Trans tidak hanya berdampak positif bagi masyarakat tetapi memiliki dampak negatif. Adanya pengemudi yang ugal-ugalan saat berkendara, berbelok dengan tajam, bus menguasai jalan dan sebagainya, hal tersebut menimbulkan rasa tidak nyaman bagi pengguna jalan umum dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis faktor – faktor apa yang mempengaruhi perilaku aman berkendara pengemudi bus trans. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Sampel penelitian ini adalah pengemudi bus trans, penentuan sampel menggunakan rumus *slovin* didapatkan jumlah 55 sampel. Penentuan sampel dengan metode *sampel random sampling*. Instrumen penelitian ini kuesioner yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Analisis yang dilakukan yaitu analisis univariat dan bivariat dengan uji *chi-square*. Hasil penelitian menunjukkan tidak terdapat hubungan antara masa kerja (nilai  $p = 0,769$ ), dukungan keluarga (nilai  $p = 0,42$ ), dan kondisi kendaraan (0,564) dengan perilaku aman berkendara. Hanya faktor pengetahuan yang memiliki hubungan bermakna dengan perilaku aman berkendara (nilai  $p = 0,011$ ). Rekomendasi penelitian ini, diharapkan bagi perusahaan untuk tetap meningkatkan kegiatan sosialisasi dan edukasi, serta meningkatkan pengawasan berkala terhadap pengemudi. Pengemudi diharapkan selalu mematuhi tata tertib lalu lintas dan SOP yang sudah diberlakukan di perusahaan.

**Kata Kunci:** Dukungan keluarga, Kondisi kendaraan, Masa kerja, Pengetahuan, Perilaku aman berkendara

### Abstract

The existence of the Trans Bus does not only have a positive impact on society, but also has a negative impact. Drivers who are reckless while driving, turn the road sharply, bus rule the road, and so on. This matters discomfort for public road. The purpose of this research is to analyze 'factors that influence safe driving behavior of trans bus drivers'. This type of research is a quantitative research with a cross sectional approach. The sample of this research is the Trans bus drivers, determination of the sample using Slovin formula obtained a total of 55 samples by random sampling method. The instrument of this research is a questionnaire that has been tested for validity and reliability, valid if the value of  $r$  arithmetic  $> r$  table, and reliable if the value of Cronbach's Alpha  $> 0.60$ . The analysis carried out is univariate and bivariate analysis with chi-square test. The research results showed that there was no relationship between length of service ( $p$  value = 0.769), family support ( $p$  value = 0.42), and vehicle condition (0.564) with safe driving behavior. Only the knowledge factor has a significant relationship with safe driving behavior ( $p$  value = 0.011). The recommendation from this research is that it is hoped that the company will continue to increase socialization and education activities, as well as increase regular supervision of drivers. Drivers are expected to always obey traffic rules and SOPs that have been enforced at the company.

**Keywords:** Family support, Vehicle condition, Working period, Knowledge, Safe driving behavior

**Korespondensi\*:** Julian Dwi Saptadi, Program Studi S1 Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Ahmad Dahlan, Kampus 3 UAD. Jl. Prof. Soepomo. Janturan. Umbulharjo, Yogyakarta, E-mail: [julian.saptadi@ikm.uad.ac.id](mailto:julian.saptadi@ikm.uad.ac.id)

<https://doi.org/10.33221/jikm.v13i02.2170>

Received : 27 Oktober 2022 / Revised : 25 April 2023 / Accepted : 5 Februari 2024

Copyright © 2024, Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat, p-ISSN: 2252-4134, e-ISSN: 2354-8185

## Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas yaitu kejadian atau peristiwa yang terjadi di jalan dan tidak dapat diduga maupun tidak juga disengaja yang melibatkan suatu Kendaraan dengan pengguna jalan lainnya yang dapat mengakibatkan korban manusia atau kerugian suatu harta benda.<sup>1</sup> Berdasarkan *Global Status Report on Road Safety* (GSRS) tahun 2018 yang dirilis *World Health Organization* (WHO), dilaporkan bahwa setiap 24 detik terdapat satu nyawa melayang dan pada setiap tahunnya terdapat sejumlah 1,35 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian nomor satu didunia untuk anak usia 5-14 tahun dan remaja usia 15 – 29 tahun. Sebesar 54 % dari jumlah korban ialah pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara sepeda motor.<sup>2</sup>

Menurut Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri) pada tahun 2020 terdapat 100.028 kasus kecelakaan lalu lintas (Lakalantas) di Indonesia dengan korban luka ringan sebanyak 113.518, korban luka berat sebanyak 10.751, dan kasus meninggal dunia sebanyak 23.529. Pada tahun 2019 tercatat kecelakaan lalu lintas sebanyak 116.411 kasus dengan kasus luka ringan sebanyak 206.447 korban, korban luka berat sebanyak 12.475, dan kasus meninggal dunia sebanyak 25.671. Dari data tersebut dapat disimpulkan jika kecelakaan di Indonesia mengalami penurunan setiap tahunnya baik dari kasus luka ringan hingga meninggal dunia.<sup>3</sup>

Berdasarkan data dari Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah (BAPPEDA) Yogyakarta jumlah kecelakaan pada tahun 2019 berjumlah 5.944 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 419 jiwa, luka ringan sebanyak 7.259, luka berat sebanyak 9 jiwa, dan kerugian materi sebanyak Rp. 2.920.191.000. Pada tahun 2020 jumlah kecelakaan sebanyak 4.559,00 kasus dengan korban meninggal sebanyak 346,00 jiwa, luka ringan

5.715,00 dan luka berat sebanyak 1 jiwa, dengan kerugian materi sebanyak Rp. 2.111.235.500. Pada tahun 2021 terhitung sampai dengan bulan November jumlah kecelakaan sebanyak 3.700 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 338 jiwa, luka ringan sebanyak 4.428 jiwa dan luka berat sebanyak 6 jiwa, dengan kerugian materi sebanyak Rp. 1.747.621.500. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa jumlah kecelakaan mengalami penurunan pada setiap tahunnya, kecuali pada korban luka ringan mengalami penurunan pada tahun 2020 dan mengalami kenaikan pada tahun 2021.<sup>4</sup>

Faktor perilaku mempunyai peran yang sangat penting untuk menentukan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengendara yang berperilaku tidak baik ketika berkendara juga mempengaruhi keselamatan pengendara. Perubahan perilaku dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu masa kerja, pengetahuan, kondisi kendaraan dan dukungan keluarga. Pengetahuan menjadi domain yang sangat penting dalam menentukan perilaku seseorang, karena perilaku yang dilandasi oleh pengetahuan pasti akan lebih bertahan lama dari pada yang tidak dilandasi.<sup>5</sup> Senioritas atau masa kerja yaitu lamanya waktu seorang karyawan menyumbangkan tenaganya untuk suatu perusahaan tertentu.<sup>6</sup> Bus memiliki beberapa komponen kendaraan yang menjadi salah satu syarat integritas berkendara.<sup>7</sup> Selain itu dukungan keluarga juga memiliki peran dalam perubahan perilaku. Dukungan keluarga yaitu suatu bantuan yang dapat diberikan kepada anggota keluarga lainnya dalam bentuk barang, jasa, informasi, dan nasihat agar mereka yang menerima dukungan merasa dicintai, dihargai, dan nyaman.<sup>8</sup>

Dari hasil observasi, pihak perusahaan sudah memberikan *training* atau pelatihan terhadap pengemudi atau pramudi pada setiap satu bulan sekali. Setiap armada yang beroperasi sudah melewati proses pengecekan mesin oleh

teknisi pada perusahaan. Perusahaan melakukan pengawasan terhadap perilaku pramudi saat mengemudi dengan menyamar menjadi penumpang. Selanjutnya dari hasil obeservasi yang telah dilakukan peneliti dengan menumpangi Bus Trans didapatkan hasil peneliti menemukan bahwa terkadang bus berpindah jalur secara mendadak, bus melaju dengan cepat dengan kecepatan mendekati 60 km/jam, yang mana standar kecepatan lalu lintas menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 menyatakan bahwa batas kecepatan paling tinggi adalah 50 km/jam pada area perkotaan. Bus juga berbelok dengan tajam, terdapat bus yang telalu menguasai jalan. Terdapat pramudi yang mengoperasikan handphone saat berada dilampu merah. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans.

### Metode

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif dengan design *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi bus trans sebanyak 120 pengemudi. Sampel dihitung menggunakan rumus *slovin* dan didapatkan sejumlah 55 sampel yang diambil dengan teknik *random sampling*. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kuesioner dan lembar observasi. Kuisisioner telah dilakukan uji validitas dan uji reabilitas terlebih dahulu. Analisis yang dilakukan yaitu analisis univariat dan bivariat dengan Uji *chi-square*.

### Hasil

Distribusi frekuensi responden berdasarkan karakteristik usia, pendidikan, kepemilikan sim, variabel bebas (masa kerja, pengetahuan, dukungan keluarga, dan kondisi kendaraan) dan variabel terikat (perilaku berkendara) dapat dilihat pada tabel 1.

**Tabel 1.** Distribusi Responden

Variabel	Kategori	n	%
Usia	20 – 30	9	16.4
	31 – 40	22	40
	41 – 50	24	43.6
Pendidikan	SMP	2	3.6
	SMA	52	94.5
	SI	1	1.8
Kepemilikan SIM	B1 Umum	42	76.4
	B2 Umum	13	23.6
Masa Kerja	Baru	17	30.9
	Lama	38	69.1
Pengetahuan	Rendah	22	30.9
	Tinggi	33	69.1
Dukungan	Rendah	26	47.3
Keluarga	Tinggi	29	52.7
Kondisi Kendaraan	Kurang Baik	19	34.5
	Baik	36	65.5
Perilaku berkendara	Kurang Baik	22	40
	Baik	32	60

Berdasarkan tabel 1, diketahui bahwa distribusi frekuensi responden berdasarkan umur pada pengemudi dengan jumlah terendah yaitu pada usia 20 – 30 tahun sebanyak 9 orang (16,4%) dan jumlah tertinggi usia 41 – 50 sebanyak 24 responden (43,6%). Distribusi frekuensi responden berdasarkan tingkat pendidikan pada pengemudi dengan jumlah paling rendah yaitu pada kategori pendidikan S1 sebanyak 1 responden (1,8%) dan jumlah tertinggi yaitu pada kategori tingkat pendidikan SMA sebanyak 52 responden (94,5%).

Distribusi frekuensi responden berdasarkan kepemilikan SIM pada pengemudi Bus Trans dengan dengan jumlah tertinggi yaitu pada kepemilikan SIM B1 Umum sebanyak 42 responden (76,4%). Distribusi frekuensi responden berdasarkan masa kerja dengan kategori paling banyak yaitu pada kategori lama dengan jumlah sebanyak 38 responden (69,1%). Distribusi frekuensi responden berdasarkan variabel tingkat pengetahuan diperoleh jumlah nilai banyak yaitu pada variabel pengetahuan dengan kategori tinggi sebanyak 33 responden (60%).

Distribusi frekuensi responden berdasarkan variabel dukungan keluarga diperoleh nilai tertinggi yaitu pada kategori keluarga tinggi sebanyak 29 responden

(52%). Distribusi frekuensi responden berdasarkan kondisi kendaraan mengenai perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans diperoleh hasil dengan nilai tertinggi yaitu pada kategori kondisi kendaraan baik sebanyak 36 armada (65%). Distribusi frekuensi responden

berdasarkan perilaku aman berkendara di jalan raya diperoleh nilai tertinggi pada kategori perilaku baik sebanyak 32 responden (60%).

Hasil tabulasi silang antara variabel independen dengan perilaku berkendara dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

**Tabel 2.** Analisis Bivariat

Variabel	Kategori	Perilaku berkendara				Nilai p
		Kurang baik		Baik		
		n	%	n	%	
Masa kerja	Baru	6	35,2	11	64,8	0,769
	Lama	16	42,1	22	57,9	
Tingkat Pengetahuan	Rendah	4	18,2	18	81,8	0,011
	Tinggi	18	54,5	15	45,4	
Dukungan Keluarga	Rendah	12	46,2	14	53,8	0,420
	Tinggi	10	34,5	19	65,5	
Kondisi kendaraan	Kurang sesuai	9	47,4	10	52,6	0,564
	Sesuai	13	36,1	23	63,9	

Berdasarkan tabel 2, variabel masa kerja baru dengan kategori kurang baik sebanyak 6 responden (35,2%) dan pada kategori baik sebanyak 11 responden (64,8%). Untuk kategori masa kerja lama dengan kategori perilaku kurang baik sebanyak 16 responden (42,1%) dan pada kategori perilaku baik diperoleh hasil sebanyak 22 responden (57,9%). Sehingga diperoleh nilai  $p = 0,769$ . Hal ini menunjukkan tidak ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans.

Variabel tingkat pengetahuan rendah dengan kategori perilaku kurang baik didapatkan hasil sebanyak 4 responden (18,2%) dan pada kategori perilaku baik diperoleh sebanyak 18 responden (81,7%). Dan pada kategori tingkat pendidikan tinggi dengan kategori perilaku kurang baik sebanyak 18 responden (54,5%) dan pada kategori perilaku baik sebanyak 15 responden (45,5%). Sehingga diperoleh nilai  $p = 0,011$ . Hal ini menunjukkan ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans.

Pada variabel dukungan keluarga rendah dengan kategori perilaku kurang baik diperoleh sebanyak 12 responden

(46,2%) dan pada kategori perilaku baik diperoleh sebanyak 14 responden (53,8%). Pada variabel dukungan keluarga tinggi dengan kategori perilaku kurang baik diperoleh 10 responden (34,5%) dan pada kategori perilaku baik diperoleh sebanyak 19 responden (65,5%). Sehingga diperoleh nilai  $p = 0,420$ . Hal ini menunjukkan tidak ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans.

Variabel kondisi kendaraan baik dengan kategori perilaku kurang baik diperoleh hasil sebanyak 9 responden (47,4%) dan pada kategori baik sebanyak 10 responden. Pada variabel kondisi kendaraan baik dengan kategori perilaku kurang baik diperoleh sebanyak 13 responden (36,1%) dan pada kategori perilaku baik sebanyak 23 responden (63,9%). Sehingga diperoleh nilai  $p = 0,564$ . Hal ini menunjukkan tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans.

### Pembahasan

Hasil uji hubungan yang dilakukan antara masa kerja dengan perilaku aman berkendara diperoleh hasil bahwa tidak

terdapat hubungan antara masa kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi Bus Trans. Hal ini disebabkan karena pengemudi yang mempunyai masa kerja yang lama mereka akan cenderung meremehkan atau menyepelekan dan mengabaikan bahaya dan risiko yang mungkin akan terjadi pada saat pengemudi tersebut melakukan suatu pekerjaannya karena mereka merasa sudah memiliki suatu pengalaman lebih dan mereka memiliki berpresepsi bahwa pengemudi tersebut telah menguasai kendaraan dan medan yang ada di tempat kerja. Hal ini dapat dibuktikan dari hasil penelitian bahwa masih terdapat responden yang memiliki masa kerja lama namun berperilaku tidak aman.

Pada hasil analisis statistik menunjukkan hasil bahwa masih terdapat pengemudi dengan masa kerja yang lama akan tetapi masih berperilaku tidak aman. Kurangnya pengawasan yang diberikan perusahaan terhadap pengemudi juga menjadi faktor yang menyebabkan pengemudi dengan masa kerja lama tetapi masih berperilaku tidak aman saat berkendara. Pengemudi tidak merasa diawasi sehingga mereka berperilaku semaunya mereka yang dianggap sudah benar dan mudah, banyak pengemudi yang mengemudikan bus dengan perilaku yang mereka anggap memudahkan pekerjaan mereka tanpa memperhatikan SOP yang ada. Peran rekan kerja juga menjadi faktor yang menyebabkan pengemudi dengan masa kerja lama tetapi masih berperilaku tidak aman. Mereka cenderung akan menirukan cara berperilaku rekan saat berkendara tanpa menyadari bahwa perilaku yang diikuti aman atau tidak, sehingga hal ini juga yang menjadi faktor seseorang dengan masa kerja baru akan tetapi berperilaku aman. Dapat dibuktikan pada hasil analisis statistik bahwa pada pengemudi dengan masa kerja baru akan tetapi berperilaku aman.

Hal ini tidak sesuai dengan pendapat *Lawrence Green* dalam penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa

perilaku seseorang dipengaruhi oleh faktor predisposisi yang salah satunya merupakan masa kerja. Masa kerja juga dapat artikan sebagai bentuk loyalitas karyawan terhadap suatu perusahaan. Lama waktu masa kerja yang sudah cukup, akan sama dengan orang yang memiliki pengalaman yang luas baik hambatan dan keberhasilan, Waktu yang akan membentuk pengalaman seseorang.<sup>9</sup>

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu yang menunjukkan yang menunjukkan tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I.<sup>10</sup> Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan secara statistik antara masa kerja dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi truk bermuatan semen di PT Energi Sukses Abadi Cilacap.<sup>11</sup>

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya yang menyatakan bahwa ada hubungan antara masa terhadap perilaku *safety driving*.<sup>12</sup> Penelitian ini juga tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa yang ada pengaruh masa kerja pengemudi mobil tangki terhadap perilaku *safety driving*. Masa kerja pengemudi yang lebih lama, maka akan semakin tinggi skill dan pengalaman yang dimiliki untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi. Pengemudi dengan masa kerja yang sedikit atau pengemudi yang masih baru biasanya mereka belum mengetahui secara mendalam mengenai seluk beluk berkendara dengan selamat.<sup>13</sup>

Dari hasil uji hubungan diketahui bahwa ada hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku aman berkendara. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*overt behavior*).<sup>7</sup> Pengemudi dengan

pengetahuan yang tinggi akan cenderung lebih paham tentang tata cara bagaimana berperilaku yang aman saat mengemudikan bus, dan mereka dapat menerapkan perilaku berkendara secara baik. Sedangkan pengemudi dengan pengetahuan yang rendah cenderung akan berperilaku tidak aman saat mengemudi dikarenakan yang mereka kemudikan. mereka tidak memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara. Mereka cenderung melakukan pekerjaannya hanya untuk memenuhi kewajibannya mereka saja.

Berdasarkan penelitian di lapangan responden dengan pengetahuan yang tinggi dapat dilihat dari responden yang menjawab pertanyaan mengenai perilaku aman berkendara, baik mengenai informasi umum tentang tata tertib lalu lintas ataupun mengenai *Safety driving*. Hasil penelitian di lapangan menunjukkan 45,5% responden yang mempunyai pengetahuan tinggi dan berperilaku aman. Hal tersebut dikarenakan responden yang memiliki pengetahuan tinggi mengenai *Safety driving* akan lebih memahami serta tahu bagaimana dan apa saja yang dilakukan ketika hendak berkendara, selama berkendara dan setelah berkendara. Pengemudi yang memiliki pengetahuan yang baik tentang *Safety driving* cenderung akan berperilaku yang aman karena mereka mengetahui apa saja komponen dari *Safety driving*.

Dari hasil penelitian masih terdapat responden yang memiliki pengetahuan yang tinggi dan berperilaku baik, akan tetapi terdapat juga responden dengan pengetahuan rendah namun berperilaku baik. Menurut asumsi peneliti hal ini disebabkan oleh masih banyaknya faktor lain yang berhubungan dengan perilaku misalnya pengaruh dari rekan kerja. Responden yang memiliki pengetahuan yang rendah namun berteman atau sering bersama dengan responden yang memiliki pengetahuan tinggi dan berperilaku baik mereka cenderung akan sering ikut-ikutan dengan perilaku temannya yang memiliki

pengetahuan tinggi dan berperilaku baik tersebut. Sehingga hal ini menyebabkan mereka yang berpengetahuan rendah tetapi berperilaku baik, Rekan kerja juga akan berdampak negatif pada perilaku responden seperti halnya responden dengan pengetahuan tinggi juga akan berperilaku buruk jika mereka berada pada lingkungan rekan kerja yang berperilaku tidak baik, sehingga mereka juga cenderung akan ikut-ikutan berperilaku tidak baik.

Penelitian ini sesuai dengan pernyataan *Green* dalam penelitian sebelumnya yang menyatakan jika seseorang memiliki pengetahuan yang baik akan memberikan pengaruh yang baik bagi perilaku. Meningkatnya pengetahuan tidak selalu menyebabkan suatu perubahan perilaku, akan tetapi sangat pentingnya pengetahuan diberikan sebelum tindakan dilakukan oleh individu.<sup>9</sup>

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus trayek manado-tondano diterminal karombasan. Tidak adanya hubungan dapat saja disebabkan oleh beberapa faktor, responden yang dijadikan sampel sudah memahami betul mengenai perilaku aman berkendara, pengawasan perusahaan yang baik juga menjadikan pemicu tidak adanya hubungan yang signifikan terhadap pengetahuan dan perilaku. Pengemudi merasa diawasi selalu sehingga timbul kebiasaan baik untuk selalu berperilaku aman.<sup>15</sup>

Hasil uji hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* diperoleh bahwa tidak terdapat hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi Bus Trans. Tidak adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku berkendara dikarenakan pada saat bekerja kebanyakan dari pengemudi cenderung jarang bahkan tidak pernah menceritakan mengenai

pekerjaannya dan apa yang terjadi pada saat bekerja pada keluarga sehingga pengemudi jarang mendapatkan masukan, sara dan nasihat, serta keluarga jarang mengingatkan untuk selalu mengemudi secara aman. Dampak dari hal ini dapat membuat pengemudi merasa kurang termotivasi untuk melakukan pekerjaannya karena keluarga, motivasi mereka bekerja lebih untuk mencari uang, sehingga tidak berdampak atau berpengaruh dalam melakukan praktik mengemudi dengan aman.

Dapat dibuktikan dari hasil penelitian bahwa responden dengan kategori dukungan keluarga tinggi tetapi masih banyak yang berperilaku kurang baik, dan juga sebaliknya pengemudi dengan kategori dukungan keluarga rendah tetapi berperilaku baik. Pengemudi cenderung tidak akan menceritakan aktivitasnya saat berkendara atau bekerja, karena menurut mereka hal tersebut tidak akan berpengaruh pada pekerjaannya. Karena pengemudi menganggap bahwa keluarga mereka tidak memahami mengenai apa aktivitas yang mereka lakukan. Pengemudi akan lebih bercerita kepada rekan kerja yang sama – sama memahami akan aktivitas mereka.

Berdasarkan hasil dalam penelitian ini, dukungan keluarga tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Hal ini tidak sesuai dengan Teori *Snehandu B. Karr* dalam penelitian terdahulu, Menurut teori ini, terdapat lima determinan perilaku yang salah satunya adalah dukungan sosial dari masyarakat sekitarnya. Dalam suatu kehidupan bermasyarakat, perilaku seseorang akan memerlukan dukungan dari masyarakat sekitarnya. Jika suatu perilaku tidak didukung oleh masyarakat sekitar, maka orang tersebut akan merasa tidak nyaman terhadap perilakunya tersebut.

Pengemudi dengan dukungan atau lingkungan sosial yang baik umumnya memiliki perilaku yang baik. Para pengemudi lebih menghargai pendapat atau teguran dari petugas terminal atau

aparat kepolisian dari pada dukungan keluarga dikarenakan memberikan dampak kepada mereka berupa hukuman jika tidak mematuhi. Akan tetapi perilaku yang dipaksakan tidak akan bertahan lama atau tidak akan dilaksanakan setiap saat.<sup>16</sup>

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir bus trayek Jember-kencong-Lumajang.<sup>11</sup> Hal ini sejalan juga dengan penelitian sebelumnya yang menunjukkan hasil uji hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku safety driving yang menunjukkan tidak terdapat hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku safety driving pada pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I.<sup>10</sup>

Hasil uji hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku safety driving pengemudi diperoleh bahwa tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara bus trans. Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa tidak terdapatnya hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety driving* disebabkan karena semua kendaraan bus Trans yang digunakan oleh pengemudi sudah siap operasional dengan dilakukan pengecekan oleh pihak Pengecekan Bus Trans melalui Formulir Berita Acara Pemeriksaan Laik Jalan (BAPLJ) pada setiap harinya setelah bus dioperasikan, hal ini membuat pengemudi berpersepsi bahwa kendaraan yang akan dioperasikan oleh pengemudi dalam keadaan yang baik dan siap, sehingga kondisi kendaraan tidak akan mempengaruhi perilaku mengemudinya, karena pengemudi tidak mengkhawatirkan masalah kendaraannya selama mengemudi.

Pada saat observasi kondisi kendaraan Bus Trans semua dalam kondisi yang baik. Pada setiap bus selesai beroperasi dilakukan pengecekan berkala di gudang mechanical trans yang terletak

di pool purosani gamping. Bus beroperasi dari pukul 07.00 – 20.00 WIB. Setelah bus selesai dioperasikan, kendaraan diparkir oleh pengemudi pada halaman pool purosani. Lalu dimasukan kedalam gudang pengecekan oleh mechanical yang bertugas pada bagian parkir kendaraan. Setelah semua bus sudah dimasukan kedalam gudang pengecekan, semua bus diperiksa dan jika ditemukan terdapat bus yang bermasalah maka akan dilakukan tindakan perbaikan. Pengecekan yang dilakukan yaitu: suara klakson, ketelan ban dan angin, pemeriksaan AC, pemeriksaan mesin, pemeriksaan rem. Selain itu maintainen juga memeriksa lembar keluhan pengemudi. Setelah selesai dilakukan pengecekan, bus yang tidak bermasalah akan dipikirkan lagi di halaman pool purosani untuk beroperasi keesokan harinya.

Selain itu, uji KIR dilakukan secara rutin yaitu setiap enam bulan sekali dan semua bus tidak melebihi batas uji. Pemantauan kondisi kendaraan juga berjalan dengan baik oleh pihak manajemen. Sehingga sudah dipastikan jika bus yang beroperasi sudah dalam kondisi yang baik dan layak digunakan. Hanya beberapa bus yang terlihat masih terdapat kekurangannya, misal tidak ditemukannya kotak p3k dan apar pada beberapa kendaraan.

Dari hasil pengamatan pengemudi bus juga tidak terlalu memperhatikan kondisi kendaraan yang mereka operasikan. Masih banyak pengemudi yang tidak tahu jika didalam nya terletak apar dan kotak p3k, yang artinya mereka hanya bekerja mengemudikan bus saja tanpa memperhatikan kondisi didalam bus. Hal tersebut dapat saja menjadi faktor tidak adanya hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans. dapat dibuktikan dari hasil penelitian jika kondisi kendaraan dengan kategori sesuai namun masih saja terdapat responden yang berperilaku kurang baik.

Penelitian ini tidak sejalan dengan

Menurut teori WHO dalam penelitian terdahulu yang menyatakan bahwa terdapat 4 determinan mengapa seseorang berperilaku salah satunya yaitu Sumber daya yang tersedia. Adanya sumber daya seperti fasilitas, uang, waktu, tenaga kerja akan mempengaruhi terjadinya perilaku seseorang atau masyarakat. Pengaruh ini dapat bersifat positif maupun negatif. Fasilitas yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu pada kondisi kendaraan. Kondisi kendaraan yang baik cenderung akan menumbuhkan rasa nyaman sehingga pengemudi dapat berperilaku baik.<sup>16</sup>

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh penelitian terdahulu yang menyatakan kondisi kendaraan sopir bus tidak berhubungan atau berpengaruh terhadap perilaku mengemudi tidak aman seorang Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang (*Influence Factor Of Unsafe Driving On Bus Driver Jember-Kencong-Lumajang Route*).<sup>17</sup> Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yuwan Martus yang dilakukan pada pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor II, III, VI yang menunjukkan adanya hubungan antara kondisi kendaraan dengan defensive driving. Yuwan mengatakan pengemudi yang cenderung berperilaku defensif ketika bus yang di kemudikannya dalam keadaan baik yang sesuai checklist pemeriksaan dan dinyatakan aman untuk dikemudikan. Sehingga semakin baik kondisi bus maka semakin baik pula penerapan *defensif driving*.<sup>18</sup>

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa hanya faktor pengetahuan yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi Bus Trans. Sedangkan faktor masa kerja, dukungan keluarga, dan kondisi kendaraan tidak berhubungan.

## Saran

Berdasarkan penelitian yang telah



dilakukan saran yang dapat diberikan adalah *Bagi pengemudi* diharapkan untuk selalu mematuhi tata tertib lalu lintas dan SOP yang sudah diberlakukan di perusahaan, diharapkan pengemudi dapat menceritakan masalah atau hal yang dialami saat bekerja kepada keluarga agar senantiasa mendapatkan dukungan dari pihak keluarga. *Bagi perusahaan*, terus meningkatkan kegiatan berupa sosialisasi dan kegiatan edukasi kepada pengemudi agar senantiasa menekankan kepada pengemudi agar senantiasa melaksanakan safety driving dalam berkendara agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas, terus mempertahankan pengecekan kondisi kendaraan secara berkala yang sudah rutin dilakukan oleh perusahaan, diharapkan perusahaan melakukan pengawasan terhadap perilaku berkendara pengemudi dengan selalu memperhatikan CCTV yang berada didalam bus dan memberikan kontak saran atau pengaduan untuk penumpang atau pengguna jalan jika dilihat pengemudi mengemudikan bus kurang baik. *Bagi peneliti lainnya*, diharapkan untuk dapat melakukan penelitian lanjutan tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi bus trans dengan variabel lain yang berbeda.

### Daftar Pustaka

- Indonesia PR. Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Eko Jaya; 2009.
- World Health Organization (WHO). Global Status Report On Road Safety; 2018.
- Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri)
- Berdasarkan data dari Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah (BAPPEDA) Yogyakarta
- Notoatmodjo. Metodologi penelitian kesehatan. Jakarta : Rineka Cipta; 2012.
- Sari WP, & Mahyuni EL. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Truk Di Pt Berkasnugraha Sinarlestari Belawan Tahun 2015. Skripsi n Keselamatan Dan Kesehatan Kerja FKM USU. 2015: 1–186.
- Lumante DI, Telew A, & Bawiling NS. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado. Epidemia : Jurnal Kesehatan Masyarakat Unima; 2021.
- Misgiyanto & Susilawati, D. (204 C.E.). Hubungan Antara Dukungan Keluarga Dengan Tingkat Kecemasan Penderita Kanker Serviks Paliatif. Jurnal Keperawatan, 5(1) .
- Notoatmodjo. Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta : Rineka Cipta; 2014.
- Aulia SN, Kurniawan B, & Wahyuni I. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang. Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip). 2020; 8(5): 625-631.
- Arianto ME & Feriana S. Pengetahuan Keselamatan Berkendara, Masa Kerja Dan Peran Manajemen Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen Di PT. Energi Sukses Abadi Cilacap. An-Nadaa: Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal). 2021; 8(1): 14-20.
- Puteri AD & Nisa AM. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt . Libra Wisata Transport. Jurnal Kesehatan Masyarakat. 2020; 4(1): 1–10.
- Elmayanti, Andi Nuddin, & Makhrajani Majid. Analisis Kondisi Internal-Eksternal Pengemudi Mobil Tangki Dalam Peningkatan Safety Driving Pt Elnusa Petrofin Di Kota Parepare. Jurnal Ilmiah Manusia Dan Kesehatan. 2019; 2(2).
- Adi Yuwono A. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir Bus Di Terminal Tirtanadi. Jurnal Kesehatan Masyarakat. 2017; 111.
- Alni Walewangko S. faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving pada supir bus trayek manado-tondano diterminal karombasan. Jurnal Kesehatan Masyarakat. 2021; 10(6): 20–23.
- Adventus, Jaya, I. made merta, & Mahendra, D. Buku Ajar Promosi Kesehatan; 2019.
- Noviandi AAR, Hartanti RI, & Ningrum PT. Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang. In Jurnal Kesehatan. 2019; (Vol. 5, Issue 2).
- Yuwan Martus Tegar Charisma, Ekawati, B. W. Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Defensive Driving Pada Pengemudi Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang Koridor Ii, Iii, Dan Vi. Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal). 2019; 7(1): 365–373.