




MIKKI

“Majalah Ilmu Keperawatan dan Kesehatan Indonesia”

 ISSN : 1979-2298
 eISSN : 2685-0990

[HOME](#) [ABOUT](#) [LOGIN](#) [REGISTER](#) [SEARCH](#) [CURRENT](#) [ARCHIVES](#) [ANNOUNCEMENTS](#)
[Home](#) > [Archives](#) > [Vol 10, No 1 \(2021\)](#)

Full Issue

View or download the full issue

PDF

Table of Contents

Artikel

Faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving pada pengemudi bus AKAP

Insyafia Amalia Khusnul, Cut Alia Keumala Muda, Zeza Azteria, Putri Handayani

PDF

1-13

Gambaran peran perawat dalam perencanaan pulang pada balita dengan diare di Rumah Sakit Umum Daerah Sleman Yogyakarta

Heribertus Erik, Yuli Ernawati, Maria Margaretha Marsiyah

PDF

14-30

Pengaruh senam terhadap penurunan tekanan darah pada lansia dengan hipertensi (literature review)

Lepius Lasung, Antok Nurwidi Antara, Marius Agung Sasmita Jati

PDF

31-45

Faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pekerja pembangunan tahap struktur di PT. Abadi Prima Intikarya Ancol tahun 2020

Queenta Hehanussa, Cut Alia Keumala Muda, Putri Handayani, Zeza Azteria

PDF

46-54

Pelaksanaan sasaran keselamatan pasien resiko jatuh di ruang rawat bedah RSUD Panembahan Senopati Bantul

Emi Tri Harwati, Patria Asda, Eva Runi Khristiani

PDF

55-69

Faktor-faktor yang berhubungan dengan penerapan komunikasi terapeutik perawat di ruang rawat inap anak Rumah Sakit JIH Yogyakarta

Yeni Dwi Lestari, Widuri Widuri, Dwi Agustina Sari

PDF

70-81

Identifikasi prioritas masalah kesehatan dengan metode Delbecq di Dusun Morobangun Jogotirto Berbah Sleman

Novita Sekarwati

PDF

82-87

Gambaran pola makan sayur pada anak Sekolah Dasar Al Islam Tambak Bayan, Depok, Sleman, Yogyakarta

Damson Maryos Srue, Yuli Ernawati, Nasiatul Aisyah Salim

PDF

88-98

Hubungan antara pola makan diet tinggi garam dengan derajat hipertensi di Desa Sinduharjo, Wilayah Kerja Puskesmas Ngaglik I, Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta

Donatus Datoq, Nuryeti Syarifah, Siti Uswatun Chasanah

PDF

99-112

Hubungan antara tingkat pengetahuan lanjut usia tentang perubahan fisik dengan konsep diri di Gereja Pantekosta di Indonesia Hagios Family Sosrowijayan Wilayah Kota Yogyakarta

Fransiska Tatto Dua Lembang

PDF

113-123



View My Stats

QUICK MENU

- » [Editorial Team](#)
- » [Reviewer](#)
- » [Publication Ethics](#)
- » [Focus and Scope](#)
- » [Author Guidelines](#)
- » [Open Access Policy](#)
- » [History](#)
- » [Contact Us](#)

DOWNLOAD



USER

 Username

 Password
 Remember me

NOTIFICATIONS

- » [View](#)
- » [Subscribe](#)

JOURNAL CONTENT

 Search

Search Scope

Browse

- » [By Issue](#)
- » [By Author](#)
- » [By Title](#)
- » [Other Journals](#)

FONT SIZE

INFORMATION

- » [For Readers](#)
- » [For Authors](#)
- » [For Librarians](#)

KEYWORDS

 Balita Diare Interest Knowledge
 Knowledge Level Mother Parity
 Pengetahuan Perawat
 Perencanaan Pulang Senam Sikap

FAKTOR – FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI BUS AKAP

Factors Related To Safety Driving In AKAP Bus Drivers

**Insyafia Amalia Khusnul¹, Cut Alia Keumala Muda², Veza Azteria³,
Putri Handayani⁴**

¹Mahasiswa Prodi Kesehatan Masyarakat, Universitas Esa Unggul

^{2, 3, 4}Dosen Prodi Kesehatan Masyarakat, Universitas Esa Unggul

Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu-Ilmu Kesehatan Universitas Esa Unggul

email: insyafia.amalia@gmail.com

ABSTRACT

Safety driving is the basis for further driving training that pays more attention to safety for drivers and passengers. In the Global Status Report on Road Safety of the World Health Organization it is stated that road traffic accidents cause the death of approximately 1.35 million people worldwide every year¹. In Indonesia, based on data from the Indonesian National Police (POLRI), there were 107,500 accidents and 1034 bus units involved in traffic accidents. The AKAP bus for the Jakarta - Yogyakarta route is one of the buses at Pulo Gebang Terminal with departures at night and has several route points that are prone to traffic accidents or blackspots. This study aims to analyze the factors associated with the safety driving behavior of AKAP bus drivers for the Jakarta-Yogyakarta route in 2020. The type of research used is quantitative with a cross sectional study design. The population of AKAP bus drivers for the Jakarta-Yogyakarta route at Pulo Gebang Terminal is 40 drivers and the sample used is 40 drivers with total sampling technique. The data were analyzed using the Chi Square test with the results showing that there is a relationship between safety driving knowledge (p-value 0.003), driving training (p-value 0.001) with safety driving behavior. And there is no relationship between driving experience (p-value 1,000) with safety driving behavior. Therefore, safety driving knowledge and driving training are needed to improve safety driving behavior.

Keyword : Behavioral safety driving; bus drivers ; terminal

ABSTRAK

Safety driving merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. Dalam Global Status Report on Road Safety World Health Organization disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan mengakibatkan kematian sekitar 1,35 juta orang di seluruh dunia setiap tahun¹. Di Indonesia, berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia (POLRI), terdapat 107.500 kecelakaan dan sebanyak 1034 unit bus terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Bus AKAP trayek Jakarta – Yogyakarta merupakan salah satu bus di Terminal Pulo Gebang dengan keberangkatan pada malam hari dan memiliki beberapa titik jalur yang rawan kecelakaan lalu lintas atau

blackspot. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta tahun 2020. Jenis penelitian yang digunakan yaitu kuantitatif dengan desain penelitian cross sectional study. Populasi pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta di Terminal Pulo Gebang sebanyak 40 pengemudi dan sampel yang digunakan sebanyak 40 pengemudi dengan teknik pengambilan sampel total sampling. Data analisis menggunakan uji Chi Square dengan hasil menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan safety driving (p-value 0,003), pelatihan mengemudi (p-value 0,001) dengan perilaku safety driving. Serta tidak ada hubungan antara pengalaman mengemudi (p-value 1,000) dengan perilaku safety driving. Maka dari itu dibutuhkan pengetahuan safety driving dan pelatihan mengemudi untuk meningkatkan perilaku safety driving.

Kata kunci : Perilaku safety driving; pengemudi bus; terminal

PENDAHULUAN

Perilaku mengemudi tidak terlepas dari prinsip safety driving. *Safety driving* ialah dasar perilaku mengemudi yang lebih memperhatikan keselamatan khususnya bagi pengemudi itu sendiri dan umumnya pada penumpang. *Safety driving* di desain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi². Dalam *Global Status Report on Road Safety World Health Organization* disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan mengakibatkan kematian sekitar 1,35 juta orang di seluruh dunia setiap tahun dan menyebabkan antara 20 hingga 50 juta orang dengan cedera non fatal. Variasi dalam tingkat kematian antar wilayah dan negara sesuai dengan perbedaan jenis pengguna jalan. Pejalan kaki dan pengendara sepeda mewakili 26% dari semua kematian, pengguna roda dua dan tiga sebanyak 28%. Sementara pengguna mobil sebanyak 29% dan kendaraan lainnya termasuk bus sebanyak 17%¹.

Di Indonesia, berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia (POLRI), terdapat 103.672 peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia pada tahun 2018. Pada tahun 2019, angka kecelakaan ini meningkat sebanyak 3% yaitu 107.500 kecelakaan. Namun, jumlah korban meninggal pada tahun 2019 menurun sebesar 6%, menjadi 23.530 orang jika dibandingkan pada tahun 2018, yaitu berjumlah 27.910 jiwa³. Berdasarkan data jumlah angka kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat berupa angkutan orang (bus) pada tahun 2017 sebanyak 2500 unit, pada tahun 2018 sebanyak 2339 unit. Sedangkan data dari Korlantas POLRI (2019) pada tahun 2019 sebanyak 1034 unit bus terlibat dalam kecelakaan lalu lintas⁴. Perbedaan data POLRI dan Kemenhub yaitu data yang dihimpun oleh POLRI bertujuan untuk mencari tersangka jika ada kecelakaan.

Sedangkan Kemenhub menghimpun data dari berbagai sumber seperti POLRI dan Jasa Raharja yang bertujuan untuk keperluan analisis dan mencari penyebab serta menghilangkan *blackspot*.

Perilaku *safety driving* penting dilakukan ketika sebelum, saat dan setelah berkendara. Berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pada PP No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, hal yang harus dilakukan ketika sebelum mengemudi adalah mempersiapkan SIM, mengecek kendaraan seperti rem, ban, lampu serta spion. Saat berkendara, hal yang harus diperhatikan yaitu menjaga konsentrasi, teknik olah kemudi, perhatikan lajur kendaraan, pengereman, pindah jalur, saat membelok, marka jalan, kecepatan kendaraan, serta memahami peraturan lalu lintas. Setelah mengemudi juga perlu dilakukannya pengecekan kendaraan termasuk mesin dan body kendaraan⁵.

Menurut (Direktorat Kesehatan, 2018) bahwa kondisi kesehatan pengemudi juga menjadi perhatian khusus dalam rangka penerapan perilaku *safety driving*, kondisi pengemudi yang tidak laik bertugas mengemudi dapat menjadi faktor risiko kecelakaan lalu lintas. Selain pentingnya penerapan perilaku *safety driving*, dari segi kelayakan kendaraan juga perlu diperiksa melalui uji kelayakan jalan. Para pengguna transportasi individu, angkutan barang dan angkutan orang diwajibkan memiliki dokumen lengkap mengenai kendaraan sebagai bukti sah kelayakan jalan suatu kendaraan angkutan (KIR/*keur*) yang diterbitkan oleh instansi tertentu yaitu Dinas Perhubungan⁶.

Terminal Terpadu Pulo Gebang adalah salah satu terminal bus tipe A yang terletak di Cakung, Jakarta Timur. Terminal Terpadu Pulogebang memfasilitasi pemberhentian dan aktivitas turun naik penumpang bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) terdiri dari beberapa PO atau perusahaan bus yang melayani berbagai trayek. Salah satunya trayek dari Jakarta – Yogyakarta. Terminal Terpadu Pulo Gebang adalah terminal yang salah satunya berfokus pada penjualan tiket bus, sehingga tidak tersedianya data terkait karakteristik pengemudi. Oleh karena itu, peneliti melakukan studi pendahuluan awal berupa wawancara langsung kepada pengemudi guna memperoleh data terkait karakteristik pengemudi.

Bus AKAP trayek Jakarta – Yogyakarta merupakan salah satu bus dengan keberangkatan pada malam hari dan memiliki beberapa titik jalur yang rawan. Menurut (Ratnasari et al., 2014) perjalanan pada malam hari lebih berisiko tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas,

dengan berkurangnya aktivitas lalu lintas pada malam hari memungkinkan pengemudi untuk megendarai kendaraannya dengan ugal-ugalan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas⁷. Menurut Satlantas Polres Brebes (2017) telah dilakukan pemetaan titik-titik rawan kecelakaan lalu lintas atau *blackspot*. Lokasi- lokasi rawan tersebut tersebar di jalur pantura, tengah, dan selatan Brebes, jalur tengah dan selatan Brebes merupakan jalur yang dilewati kendaraan dari Jakarta menuju Yogyakarta dan sekitarnya, ataupun sebaliknya.

Berdasarkan wawancara langsung pada 10 pengemudi bus AKAP Jakarta – Yogyakarta, dengan 10 pertanyaan yang menjadi indikator perilaku *safety driving* sebelum mengemudi, saat mengemudi dan setelah mengemudi didapatkan hasil bahwa 100% pengemudi telah mengecek kendaraan sebeum digunakan, 100% pengemudi telah memiliki SIM, 50% pengemudi sesekali pernah mengemudikan bus dalam keadaan sedikit mengantuk. Kemudian sebanyak 40% pengemudi pernah ditilang oleh polisi karena mengambil jalur yang tidak seharusnya. Sebanyak 80% pengemudi hanya sesekali menggunakan sabuk pengaman yaitu ketika melewati pos pemeriksaan polisi, 60% pengemudi belum mengikuti pelatihan *safety driving* yang diselenggarakan oleh perusahaan, 100% pengemudi telah mengecek kendaraan sebeum digunakan, serta seluruh kendaraan telah dilakukan pengecekan mesin dan kelaikan kendaraan sebelum bus digunakan. Tidak adanya penerapan *safety driving* dengan baik, dapat memberikan dampak yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas, hal ini sejalan dengan hasil observasi awal bahwa 30% pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta pernah mengalami kecelakaan ringan yang disebabkan karena kelalaian pengemudi maupun kelalaian pengguna jalan yang lainnya.

Pihak perusahaan terkait telah memiliki program guna meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) agar pengemudi dapat menerapkan *safety driving* dengan baik. Program yang telah dilaksanakan perusahaan yaitu dengan mengadakan melakukan pendidikan dan pelatihan kepada pengemudi. Namun berdasarkan data di lapangan, bahwa masih terdapat pengemudi yang belum patuh menggunakan sabuk pengaman, belum tertib lalu lintas, serta belum mengikuti pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan. Sedangkan dari segi pemeriksaan kendaraan, setiap hari dilakukan *rampcheck* atau inspeksi kelaikan kendaraan. Inspeksi ini dilakukan oleh tim PKB Dinas Perhubungan. Pemeriksaan ini dilakukan pada seluruh kendaraan atau bus yang akan diberangkatkan dari terminal terpadu Pulo Gebang. Kendaraan yang dinyatakan lulus

inspeksi dapat diberangkatkan sedangkan kendaraan yang belum memenuhi kelaikan harus diganti dengan kendaraan yang baru untuk diberangkatkan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang perilaku aman berkendara atau *safety driving* dengan judul “Faktor – Faktor yang Berhubungan dengan *Safety Driving* Pada Pengemudi Bus”.

METODE

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang bersifat deskriptif analitik dengan desain *cross sectional study*. Pengambilan data melalui kuisioner dan wawancara, sedangkan data sekunder diperoleh dari Dinas Perhubungan di Terminal Pulo Gebang berupa gambaran umum terminal. Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah sama, yaitu pengemudi bus AKAP yang melayani trayek Jakarta – Yogyakarta di Terminal Tepadu Pulo Gebang sebanyak 40 orang pengemudi. Instrumen dalam penelitian ini telah dilakukan uji validitas dan uji reabilitas dengan hasil seluruh pertanyaan dinyatakan valid dan reliabel. Selanjutnya dilakukan uji normalitas menggunakan uji Shapiro-Wilk dalam pengambilan keputusan didapatkan nilai signifikan Shapiro-Wilk pengetahuan yaitu $0,00 < 0,05$, diputuskan untuk menentukan nilai *cut of point* menggunakan nilai *median*. Sedangkan nilai Shapiro-Wilk perilaku yaitu 0,081, maka diputuskan untuk menentukan nilai *cut of point* menggunakan nilai *mean*.

HASIL

A. Analisis Univariat

Analisis univariat dalam penelitian ini meliputi analisis deskriptif data perilaku *safety driving*, pengetahuan *safety driving*, pengalaman mengemudi dan pelatihan mengemudi seperti pada tabel di bawah ini.

Tabel 1

Distribusi frekuensi perilaku *safety driving*, pengetahuan *safety driving*, pengalaman mengemudi dan pelatihan mengemudi pada pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta Tahun 2020

Variabel	Jumlah		Persentase	
	40		100%	
Dependen				
Perilaku <i>Safety Driving</i>	Baik	19	48%	
	Tidak Baik	21	52%	
Independen				

Pengetahuan <i>Safety Driving</i>	Safety	Baik	25	62%
		Kurang baik	15	38%
Pengalaman Mengemudi		Lama	38	95%
		Baru	2	5%
Pelatihan Mengemudi		Sesuai	19	48%
		Tidak sesuai	21	52%

Berdasarkan tabel 1 hasil penelitian mengenai distribusi frekuensi responden tentang perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta Tahun 2020 dapat diketahui bahwa proporsi tertinggi sebanyak 21 pengemudi (52%) memiliki perilaku *safety driving* baik, 25 pengemudi (62%) memiliki pengetahuan *safety driving* baik, 38 pengemudi (95%) memiliki pengalaman mengemudi lama, dan 21 pengemudi (52%) memiliki pelatihan mengemudi tidak sesuai.

B. Analisis Bivariat

Analisis bivariat dalam penelitian ini diuji dengan uji *chi square* pada 3 variabel sebagai berikut.

Tabel 2
Uji statistik faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta Tahun 2020

Variabel Independen	Kategori	Perilaku <i>Safety Driving</i>				Total	p-value	PR (95% CI)
		Tidak baik		Baik				
		N	%	N	%			
Pengetahuan <i>Safety Driving</i>	Kurang baik	12	30%	3	8%	15	0,033	2,000 (1,162-3,441)
	Baik	10	25%	15	38%	25		
Pengalaman Mengemudi	Baru	1	50%	1	50%	2	1,000	1,118 (0,267-4,671)
	Lama	17	42%	21	52%	38		
Pelatihan Mengemudi	Sesuai	13	32%	1	3%	14	0,001	2,683 (1,551-4,460)
	Tidak sesuai	9	22%	17	42%	26		

Berdasarkan tabel 2, hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan *safety driving* dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta (*p-value* 0,033 < 0,05). Selanjutnya, tidak ada hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving* pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta (*p-value* 1,000 > 0,05). Ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta (*p-value* 0,001 < 0,05).

PEMBAHASAN

A. Analisis Univariat

Hasil tabel distribusi frekuensi perilaku *safety driving* pada pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta di Terminal Pulo Gebang diketahui lebih dari setengah dari keseluruhan jumlah responden yaitu sebanyak 21 (52%) dari 40 responden memiliki perilaku *safety driving* yang kurang baik. Menurut (Oktarina, 2014) perilaku *safety driving* adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi⁸. DISHUB terminal Pulo Gebang telah menerapkan uji kesehatan untuk pengemudi seperti pemeriksaan tekanan darah dan melakukan uji kelaikan bus sebelum diberangkatkan meliputi pemeriksaan lampu, rem, dan kondisi kendaraan sebelum kendaraan diizinkan untuk diberangkatkan. Oleh karena itu, peneliti memberikan saran alangkah baiknya bagi perusahaan atau PO penyedia bus dapat membuat peraturan dan kebijakan mengenai keselamatan mengemudi. Hal tersebut dapat dituliskan pada setiap unit bus. Selanjutnya perlu juga dicantumkan nomor pengaduan *customer*, sehingga jika pengemudi tidak menjalankan salah satu poin peraturan tersebut, penumpang dapat melakukan pengaduan ke *customer service*. Hal ini sejalan dengan teori dari Lawrence Green pada bahwa faktor yang mempengaruhi perilaku termasuk didalamnya adalah faktor pendukung (*enabling factors*) berupa tersedianya sarana dan prasarana yang memadai dan faktor pendorong (*reinforcing factors*) berupa peraturan dan kebijakan yang ditetapkan oleh perusahaan.

Pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta di Terminal Pulo Gebang diketahui bahwa mayoritas memiliki pengetahuan *safety driving* yang baik yaitu sebanyak (62%) responden. Hasil ini sejalan dengan penelitian Yuwono (2017) dalam (Adiyanto et al., 2021) bahwa proporsi tertinggi pengetahuan baik pada pengemudi bus yaitu sebanyak (60,3%) responden. Hal tersebut terjadi karena perusahaan rutin mengadakan diklat mengenai *safety driving* yang juga membahas mengenai teori atau pengetahuan mengenai *safety driving*. Selain itu, pengemudi juga wajib mengikuti tes ketika pembuatan SIM dan tes ketika melamar sebagai pengemudi di perusahaan tersebut, sehingga pengemudi cukup mengetahui mengenai pengetahuan *safety driving*⁹.

Mayoritas pengemudi memiliki pengalaman mengemudi yang lama (≥ 3 tahun) yaitu sebanyak (95%) responden. Hal ini dikarenakan pengemudi masih kurangnya regenerasi pengemudi, sehingga perusahaan masih mempertahankan pengemudi hingga usia 65 tahun, sehingga hal ini menjadikan kebanyakan supir bus AKAP memiliki pengalaman mengemudi lebih dari 3 tahun. Menurut UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum disebutkan terkait batas maksimal untuk mendapatkan SIM¹⁰. Menurut KBBI (2005) pengalaman dapat diartikan dengan sesuatu yang pernah dialami (dijalani, dirasakan, ditanggung). Menurut teori Max Weber menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya⁸. Sejalan dengan teori dan definisi mengenai pengalaman, dapat disimpulkan bahwa pengalaman seseorang termasuk dengan pengalaman mengemudi sangat ditentukan oleh lamanya seseorang bekerja. Semakin lama dia bekerja maka semakin banyak pengalamannya.

Pengemudi mayoritas memiliki pelatihan *safety driving* yang tidak sesuai dengan pelatihan terakhir (> 2 tahun) yang lalu, yaitu sebanyak (52%) responden. Penyebab terdapatnya responden dengan hasil pelatihan *safety driving* yang tidak sesuai disebabkan karena terdapat beberapa PO atau perusahaan bus menjadwalkan para pengemudi untuk mengikuti pelatihan mengemudi khususnya pelatihan *safety driving* dengan memilih secara acak, tanpa diberitahukan kriteria untuk mengikuti pelatihan tersebut. Sehingga terdapat pengemudi yang belum mengikuti pelatihan *safety driving* secara sesuai yaitu ≤ 2 tahun. Namun terdapat beberapa PO dan perusahaan bus lainnya yang telah memiliki jadwal pelatihan *safety driving*, dimana pelatihan *safety driving* dilakukan setiap 4 bulan di tingkat pool bus. Pengemudi yang memiliki nilai yang baik dalam pelatihan tersebut, selanjutnya akan diikutsertakan dalam pelatihan *safety driving* di tingkat nasional. Perbedaan mengenai sistem pengaduan pelatihan *safety driving* pada pengemudi tersebut terjadi karena setiap Perusahaan atau PO bus memiliki kebijakan masing-masing. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, dari pihak PO atau perusahaan belum memiliki langkah lain agar pengemudi mendapatkan pelatihan secara menyeluruh dan rutin. Mengingat banyaknya pengemudi yang dimiliki dan termasuk banyaknya anggarannya yang dibutuhkan. Oleh karena itu, peneliti memberikan saran alangkah baiknya bagi perusahaan atau PO penyedia bus dapat membuat jadwal untuk setiap karyawan dapat diikutsertakan dalam pelatihan *safety driving* secara menyeluruh. Perusahaan juga harus menetapkan syarat bagi pengemudi yang dapat mengikuti pelatihan

safety driving. Hal lain yang dapat dilakukan, perusahaan dapat membuat kelompok pelatihan yang terbagi dalam beberapa kelompok atau pool. Pegemudi yang telah mengikuti *safety driving* harus ditandain, sehingga tidak terjadi pengulangan keikutsertaan pelatihan.

B. Analisis Bivariat

Ada hubungan antara pengetahuan mengenai *safety driving* dengan perilaku *safety driving*, nilai PR = 2,000 menunjukkan bahwa pengemudi yang mempunyai pengetahuan kurang baik berisiko 2 kali lebih besar untuk memiliki perilaku *safety driving* yang kurang baik dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pengetahuan *safety driving* yang baik. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Prasetya, 2016) bahwa pengetahuan *safety driving* memiliki hubungan dengan perilaku *safety driving*. Dalam penelitiannya tersebut, ia mengungkapkan bahwa semakin baiknya pengetahuan seseorang maka akan memberikan dampak terhadap perilaku saat mengemudikan kendaraan¹¹. Menurut peneliti, adanya hubungan antara pengetahuan *safety driving* dengan perilaku *safety driving* dikarenakan pengetahuan merupakan hal yang pokok harus dimiliki seseorang dalam berperilaku. Pengemudi yang memiliki pengetahuan mengenai *safety driving* yang baik, seharusnya dapat menerapkannya melalui perilaku *safety driving* yang baik pula. Hal ini juga dibuktikan dari hasil penelitian bahwa pengemudi yang memiliki pengetahuan kurang baik lebih cenderung untuk berperilaku *safety driving* yang tidak baik dibandingkan dengan berperilaku *safety driving* yang baik. Faktor pengetahuan *safety driving* sangat penting dalam penerapan perilaku *safety driving*, dimana pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (*overt behaviour*). Hal ini diperkuat dengan teori Green bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor predisposisi (*predisposing factors*) dalam perilaku *safety driving*. Pengetahuan adalah hal yang berasal dari diri sendiri yang mendahului perubahan perilaku dengan menetapkan pikiran ataupun motivasi untuk berperilaku¹².

Tidak adanya hubungan antara pengetahuan mengenai pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving*, nilai PR = 1,118 menunjukkan bahwa pengemudi yang mempunyai pengalaman mengemudi baru berisiko 1 kali lebih besar untuk memiliki perilaku *safety driving* yang kurang baik dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pengalaman mengemudi yang lama. Menurut peneliti pengalaman mengemudi tidak menjadi faktor mutlak seorang

pengemudi dalam penerapan perilaku *safety driving*. Perilaku *safety driving* seseorang dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya salah satunya adalah *self kontrol* atau kontrol diri. Kontrol diri pada pengemudi akan mempengaruhi bagaimana ia akan bertanggung jawab atas keselamatan berkendara baik untuk dirinya sendiri ataupun penumpang. Kondisi ini juga dibuktikan hasil penelitian di lapangan bahwa jumlah proporsi pengemudi yang berperilaku *safety driving* baik dan tidak baik pada pengemudi dengan pengalaman mengemudi yang lama memiliki jumlah yang tidak berbeda secara signifikan. Sehingga dapat dikatakan bahwa pengalaman mengemudi tidak berpengaruh terhadap perilaku *safety driving*.

Ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving*, nilai PR = 2,683 menunjukkan bahwa pengemudi yang memiliki pelatihan mengemudi yang tidak sesuai berisiko 3 kali lebih besar untuk memiliki perilaku *safety driving* yang kurang baik dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki pelatihan mengemudi yang sesuai. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Prasetya, 2016) bahwa pelatihan *safety driving* memiliki hubungan dengan perilaku *safety driving*. Menurut peneliti, adanya hubungan antara pelatihan *safety driving* dengan perilaku *safety driving* dikarenakan pelatihan *safety driving* yang rutin dapat menjadikan pengemudi mendapatkan ilmu yang lebih baik dan terbaru. Melalui pelatihan *safety driving* juga menjadi upaya untuk meningkatkan kinerja pengemudi dalam penerapan perilaku *safety driving*¹¹. Penerapan *safety driving* yang tidak baik akan menimbulkan beberapa risiko, salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas. Pekerja yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman yang menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan. Dengan adanya pelatihan bagi pekerja merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan karena pelatihan merupakan kunci utama untuk mengatur, mengendalikan, dan mengubah perilaku manusia.

Berdasarkan Indonesia Safety Driving Centre bahwa Kecelakaan lalu lintas terjadi selalu diawali dengan adanya pelanggaran pengguna jalan, yang berakibat merugikan diri sendiri dan pengguna jalan lain. Pelatihan *safety driving* merupakan program pelatihan yang sangat membantu dalam mengurangi potensi risiko kecelakaan kendaraan roda empat, terutama transportasi jalan seperti Bus dan Truk¹³. Pelatihan *safety driving* dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi di jalan raya. Pelatihan mengenai *safety driving* harus di refresh setiap 2 tahun sekali¹⁴.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa setiap pengemudi diharuskan untuk mengikuti pelatihan *safety driving* yang dilaksanakan oleh perusahaan secara rutin, mealui pelatihan tersebut diharapkan dapat mempengaruhi kesadaran pengemudi dalam menerapkan perilaku *safety driving*, sehingga dapat mengurangi dan mencegah risiko buruk yang dapat timbul karena penerapan *safety driving* yang tidak baik.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan kepada 40 pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta Tahun 2020 dapat disimpulkan bahwa:

1. Responden yang memiliki perilaku *safety driving* tidak baik sebanyak (52%) responden dan yang memiliki perilaku *safety driving* baik sebanyak (48%) responden
2. Responden yang memiliki pengetahuan *safety driving* tidak baik sebanyak (38%) responden dan yang memiliki pengetahuan *safety driving* baik sebanyak (62%) responden
3. Responden yang memiliki pengalaman mengemudi baru sebanyak (5%) responden dan yang memiliki pengalaman mengemudi lama sebanyak (95%) responden
4. Responden yang memiliki pelatihan mengemudi tidak sesuai sebanyak (52%) responden dan yang memiliki pelatihan *safety driving* sesuai sebanyak (48%) responden
5. Ada hubungan antara pengetahuan *safety driving* dengan perilaku *safety driving*, dengan $p\ value = 0,003$
6. Tidak ada hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving*, dengan $p\ value = 1,000$
7. Ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving*, dengan $p\ value = 0,001$

SARAN

1. Untuk meningkatkan perilaku *safety driving* pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta di Terminal Terpadu Pulo Gebang, alangkah baiknya alangkah baiknya bagi perusahaan atau PO penyedia bus dapat membuat peraturan dan kebijakan mengenai keselamatan mengemudi. Hal tersebut dapat dituliskan pada setiap unit bus. Selanjutnya perlu juga dicantumkan nomor pengaduan *customer*, sehingga jika pengemudi tidak menjalankan salah satu

- poin peraturan tersebut, penumpang dapat melakukan pengaduan ke *customer service*.
2. Untuk meningkatkan pelatihan *safety driving* pengemudi bus AKAP trayek Jakarta-Yogyakarta di Terminal Terpadu Pulo Gebang, sebaiknya bagi perusahaan atau PO penyedia bus dapat membuat jadwal untuk setiap karyawan dapat diikutsertakan dalam pelatihan *safety driving* secara menyeluruh. Perusahaan juga harus menetapkan syarat bagi pengemudi yang dapat mengikuti pelatihan *safety driving*. Hal lain yang dapat dilakukan, perusahaan dapat membuat kelompok pelatihan yang terbagi dalam beberapa kelompok atau pool. Pegemudi yang telah mengikuti *safety driving* harus ditandai, sehingga tidak terjadi pengulangan keikutsertaan pelatihan.

RUJUKAN

1. WHO (World Health Organisation). (2018). Global Status Report on Road. *World Health Organization*, 20. <http://apps.who.int/bookorders>.
2. Noviandi, A. A. R., Hartanti, R. I., & Ninggrum, P. T. (2017). Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang (Influence Factor Of Unsafe Driving On Bus Driver Jember-Kencong-Lumajang Route). *Jurnal Kesehatan*, 5(2), 58–66.
3. Halim, D. (2021). *Korlantas 10 Persen Kecelakaan pada 2019 Disebabkan Truk*. 1–5.
4. Departemen Perhubungan. (2018). Perhubungan Darat Dalam Angka 2018. -.
5. Perhubungan, K. (n.d.). *Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Lintas dan Angkutan Jalan*.
6. Direktorat Kesehatan. (2018). *Buku saku pemeriksaan kesehatan pengemudi*.
7. Ratnasari, F., Kumaat, L., & Mulyadi, N. (2014). Hubungan Karakteristik Remaja Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Komunitas Motor Sulut King Community (SKC) Manado. *Jurnal Keperawatan UNSRAT*, 2(2), 108462.
8. Oktarina, S. (2014). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group Pt Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011. 15–16.
9. Adiyanto, D., Kurniawan, B., Wahyuni, I., (2021). Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving. *FKM Diponegoro*
10. KEMLU. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22*

Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

11. Prasetya, dkk. (2013). Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
12. Notoatmodjo. (2007). Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku. Jakarta : Rineka Cipta. In *Applied Nursing Research*.
13. ISDC. (2020). Indonesia Safety Driving Centre.
14. Hamid, F. (2008). *Analisis tingkat pengetahuan pekerja mengenai cara mengemudi yang aman (safety driving) pada PT. X tahun 2008.*