

## Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang

Nurchahyo Adinugroho<sup>\*)</sup>, Bina Kurniawan<sup>\*\*)</sup>, Ida Wahyuni<sup>\*\*)</sup>

<sup>\*)</sup> Mahasiswa Bagian Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

<sup>\*\*)</sup> Staf Pengajar Bagian Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

### ABSTRACT

*Safety driving is a driving behavior to help driver in avoiding traffic problems. Data from the Directorate General of Land Transportation or "Direktorat Jenderal Perhubungan Darat" shows, the number of public transport cars in the year 2012 was 10 million units, an increase of 1.2 million units from the previous year. The purpose of this study was to analyze the factors related to safety driving practice of public transport driver of Banyumanik-Johar route in Semarang. This research used quantitative research that employed cross sectional study. This research utilized purposive sample approach. The population in this study was the drivers of public transport of Banyumanik-Johar route. The total number of drivers was 204 people. Thus, a total sample of 40 respondents were selected based on age criteria that was between 18 to 40 years old. Rank Spearman test was used at a significance level of 5%. The results showed that education was not significantly associated with safety driving with  $p$ -value = 0,763. Work period was not significantly associated with safety driving with  $p$ -value = 0,471. Knowledge was significantly associated with safety driving with  $p$ -value = 0,004. The supervisor role was not significantly associated with safety driving with  $p$ -value = 1. The friends role was not significantly associated with safety driving with  $p$ -value = 0,616. The car condition was not significantly associated with safety driving with  $p$ -value = 0,108.*

**Keywords** : safety driving, public transport, knowledge

**Bibliographies** : 33 (1980-2013)

## PENDAHULUAN

Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menunjukkan, pertumbuhan rata-rata mobil penumpang sebesar 8,2% per tahun. Total unit mobil penumpang di tahun 2012 berkisar 10 juta unit. Bertambah 1,2 juta unit dari tahun 2011. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyebutkan bahwa pada tahun 2012 terjadi 117.949 kejadian kecelakaan dengan korban sebanyak 89.493 dimana 60% dari jumlah tersebut berumur dibawah 40 tahun.<sup>1</sup>

*Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia seperti umur, pendidikan, lama bekerja, pengetahuan, faktor kendaraan seperti kapasitas muatan penumpang, peran atasan dan peran teman kerja.<sup>2</sup>

Dari survei awal yang dilakukan peneliti untuk melihat bagaimana praktik mengemudi pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar yang dilakukan terhadap beberapa pengemudi, secara umum cara mengemudi mereka jauh dari pengertian *safety driving*. Beberapa kesalahan pengemudi adalah berhenti mendadak, memberhentikan mobil di tikungan, mengemudi secara agresif.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang.

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah survei analitik yaitu survei atau penelitian yang mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi. Kemudian melakukan analisis dinamika korelasi antara fenomena atau antara faktor risiko dengan faktor efek. Rancangan penelitian yang digunakan adalah rancangan *cross sectional study* yaitu

suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang yang berjumlah 204 dan populasi target berjumlah 40 orang dengan kriteria berumur antara 18-40 tahun.

Metode pengambilan sampel menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu pengambilan sampel didasarkan pada suatu pertimbangan tertentu berdasarkan ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya.<sup>3</sup> Sampel dalam penelitian ini berjumlah 40 orang dengan kriteria berumur 18-40 tahun dan berjenis kelamin pria.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Tingkat Pendidikan

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang Tahun 2013

Tingkat Pendidikan	n	%
Tidak Tamat SD	0	0
Tamat SD	5	12,5
Tamat SMP	12	30
Tamat SMA	23	57,5
Total	40	100

Pada tabel 1 menunjukkan bahwa tingkat pendidikan responden paling besar berada pada tingkat tamat SMA yaitu 57,5%. Sesuai teori yang dikemukakan oleh Kunaryo bahwa semakin tinggi jenjang pendidikan yang ditempuh seseorang maka kemungkinan akan semakin baik pula praktik dan pola berpikirnya sehingga diharapkan pekerja dengan tingkat pendidikan yang tinggi maka perilakunya lebih baik daripada pekerja yang tingkat pendidikannya rendah.<sup>(4)</sup>

### Masa Kerja

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang Tahun 2013

Masa Kerja (tahun)	n	%
<5 tahun	14	35
≥5 tahun	26	65
Total	40	100

Pada tabel 2 menunjukkan bahwa masa kerja responden ≥5 tahun sebanyak 65%. Masa kerja dapat mempengaruhi kinerja dari tenaga kerja baik positif maupun negatif. Masa kerja akan memberikan pengaruh positif kepada tenaga kerja, apabila pekerja mempunyai pengalaman dan keterampilan yang lebih baik setelah bekerja lama di tempat pekerja itu bekerja. Sebaliknya lamanya bekerja seseorang akan memberikan pengaruh negatif yang berarti bahwa pekerja tersebut dapat mudah terpapar oleh potensi bahaya yang ada di tempat atau lingkungan dia bekerja.<sup>5</sup>

### Pengetahuan

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Pengetahuan Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang Tahun 2013

Pengetahuan	n	%
Kurang	1	2,5
Cukup	28	70
Baik	11	27,5
Total	40	100

Pada tabel 3 menunjukkan bahwa 70% pengemudi memiliki pengetahuan tentang *safety driving* tergolong cukup. Sesuai teori bahwa pengetahuan adalah faktor pendahulu (*predisposing*), teori lain menyatakan semakin tinggi pengetahuan seseorang terhadap sesuatu terutama manfaatnya bagi dirinya ataupun orang lain maka diharapkan dengan tingkat pengetahuan atau pemahaman yang tinggi maka akan semakin baik pula perilakunya.<sup>6</sup>

### Peran Atasan

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Peran Atasan Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang Tahun 2013

Peran Atasan	n	%
Kurang	39	97,5
Cukup	1	2,5
Baik	0	0
Total	40	100

Pada tabel 4 menunjukkan bahwa 97,5% peran atasan pengemudi kurang. Seorang atasan perlu menyeimbangkan antara kebutuhannya dan kepuasan kerja pekerjanya, jika atasan tersebut mampu melakukannya maka perilaku pekerja dalam hal ini perilaku *safety driving* akan menjadi lebih baik karena pengemudi angkutan tidak merasa tergesa-gesa untuk segera memenuhi target hariannya.<sup>7</sup>

### Peran Teman Kerja

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Peran Teman Kerja Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang Tahun 2013

Peran Teman Kerja	n	%
Kurang	11	27,5
Cukup	20	50
Baik	9	22,5
Total	40	100

Pada tabel 5 menunjukkan bahwa 50% peran teman kerja pengemudi cukup. Teori yang dikemukakan oleh Elton Mayo menyebutkan bahwa perilaku dan perasaan seseorang berkaitan erat, selain itu pengaruh kelompok terasa kuat dalam mengubah perilaku individu. Dengan kata lain kelompok atau dalam hal ini rekan kerja seseorang sangat berpengaruh untuk mengubah perilaku seseorang. Semakin baik perilaku yang ditularkan pada rekan kerjanya maka semakin baik pula rekan kerja tersebut menerima masukan sehingga akan terjadi perubahan perilaku yang positif pada pekerja tersebut.<sup>7</sup>

### Kondisi Kendaraan

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Kondisi Kendaraan Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang Tahun 2013

Kondisi Kendaraan	n	%
Buruk	10	25
Baik	30	75
Total	40	100

Pada tabel 6 menunjukkan bahwa 75% kondisi kendaraan pengemudi dalam kondisi baik. Warpani menyatakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah kondisi kendaraan diantaranya adalah kondisi rem, ban dan lampu kendaraan. Maka dari itu semakin baik kondisi kendaraan bermotor dapat meminimalkan kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh karena kondisi kendaraan yang buruk.<sup>8,9</sup>

### Safety Driving

Tabel 7. Distribusi Frekuensi *Safety Driving* Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang Tahun 2013

Safety Driving	n	%
Kurang	4	10
Cukup	32	80
Baik	4	10
Total	40	100

Pada tabel 7 menunjukkan perilaku *safety driving* pengemudi tergolong cukup sejumlah 80%. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. Pengemudi yang baik harus memakai prinsip 4A yaitu *alertness*(kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), *attitude* (tingkah laku), dan *anticipation* (mengharapkan). Seorang pengemudi harus selalu mengharapkan sesuatu yang tidak diharapkan, sehingga akan selalu sadar dan waspada serta berhati-hati dalam bertingkah laku saat mengemudikan kendaraan.<sup>10,11</sup>

### Hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan *Safety Driving*

Tabel 8. Hasil Uji *Rank Spearman* antara Variabel Tingkat Pendidikan dengan *Safety Driving*

Tingkat Pendidikan		<i>Safety Driving</i>			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Tingkat Pendidikan	Tamat SD	1	4	0	5
	Tamat SMP	1	8	3	12
	Tamat SMA	2	20	1	23
Total		4	32	4	40

P = 0,763

Pada tabel 8 menunjukkan bahwa uji *Rank Spearman* antara variabel tingkat pendidikan dengan *safety driving* menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan *safety driving*. Penelitian Sheila Oktarina

menyatakan tingkat pendidikan tidak memiliki hubungan dengan perilaku *safety driving*. Sheila menyatakan pengemudi yang tingkat pendidikannya lebih tinggi belum tentu selamanya bertindak aman dalam berkendara.<sup>(12)</sup>

### Hubungan antara Masa Kerja dengan *Safety Driving*

Tabel 9. Hasil Uji *Rank Spearman* antara Variabel Masa Kerja dengan *Safety Driving*

		<i>Safety Driving</i>			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Masa Kerja	1-5 tahun	2	11	1	14
	>5 tahun	2	21	3	26
Total		4	32	4	40

P = 0,471

Pada tabel 9 menunjukkan bahwa uji *Rank Spearman* antara variabel masa kerja dengan *safety driving* menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dengan *safety driving*. Sejalan dengan penelitian terdahulu

yang menyatakan masa kerja atau pengalaman bekerja tidak berhubungan dengan *safety driving*. Semakin lama masa kerja seseorang tidak selalu memberi pengaruh yang positif terhadap praktik *safety driving* mereka.<sup>(12)</sup>

### Hubungan antara Pengetahuan dengan *Safety Driving*

Tabel 10. Hasil Uji *Rank Spearman* antara Variabel Pengetahuan dengan *Safety Driving*

		<i>Safety Driving</i>			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Pengetahuan	Kurang	1	0	0	1
	Cukup	3	24	1	28
	Baik	0	8	3	11
Total		4	32	4	40

P = 0,004

Pada tabel 10 menunjukkan bahwa uji *Rank Spearman* antara variabel pengetahuan dengan *safety driving* menyatakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan *safety driving*. Pada penelitian yang dilakukan oleh Arif Kurniawan menyatakan pengetahuan memiliki hubungan

dengan perilaku *safety driving*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semakin baiknya pengetahuan yang dimiliki seseorang akan memberikan dampak positif terhadap perilakunya saat mengemudi.<sup>(13)</sup>

### Hubungan antara Peran Atasan dengan *Safety Driving*

Tabel 11. Hasil Uji *Rank Spearman* antara Variabel Peran Atasan dengan *Safety Driving*

		<i>Safety Driving</i>			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Peran Atasan	Kurang	4	31	4	39
	Cukup	0	1	0	1
Total		4	32	4	40

P = 1

Pada Tabel 11 menunjukkan bahwa uji *Rank Spearman* antara variabel peran atasan dengan *safety driving* menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara peran atasan dengan *safety*

*driving*. penelitian sebelumnya juga menyatakan bahwa peran atasan tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku *safety driving*. Hal ini disebabkan karena visi utama dari atasan

tertuju pada segi ekonomi yaitu memperoleh keuntungan yang lebih besar dengan modal yang sedikit, sehingga faktor keselamatan mengemudi

menjadi titik nomor dua setelah kepentingan ekonomi tersebut tercapai.<sup>(13)</sup>

### Hubungan antara Peran Teman Kerja dengan *Safety Driving*

Tabel 12. Hasil Uji *Rank Spearman* antara variabel Peran Teman Kerja dengan *Safety Driving*

		<i>Safety Driving</i>			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Peran	Kurang	0	10	1	11
Teman	Cukup	3	15	2	20
Kerja	Baik	1	7	1	9
Total		4	32	4	40

P = 0,616

Pada tabel 12 menunjukkan bahwa uji *Rank Spearman* antara variabel peran teman kerja dengan *safety driving* menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara peran teman kerja dengan *safety driving*. Berbeda dengan penelitian Dian

yang dilakukan pada pengemudi kendaraan bermotor sebuah perusahaan swasta, menyatakan bahwa peran teman kerja memiliki hubungan dengan perilaku dalam hal ini praktik *safety driving*.<sup>14</sup>

### Hubungan antara Kondisi Kendaraan dengan *Safety Driving*

Tabel 13. Hasil Uji *Rank Spearman* antara Variabel Kondisi Kendaraan dengan *Safety Driving*

		<i>Safety Driving</i>			Total
		Kurang	Cukup	Baik	
Kondisi	Buruk	3	6	1	10
Kendaraan	Baik	1	26	3	30
Total		4	32	4	40

P = 0,108

Pada tabel 13 menunjukkan bahwa uji *Rank Spearman* antara variabel kondisi kendaraan dengan *safety driving* menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan *safety driving*. Penelitian sebelumnya menyatakan kondisi kendaraan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku *safety driving* pada sopir truk. Arif Kurniawan menyatakan bahwa kondisi kendaraan yang kurang baik dapat mempengaruhi kualitas mengemudi.<sup>13</sup>

2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masa kerja tidak berhubungan dengan *safety driving* dengan nilai signifikansi = 0,471.
3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan berhubungan dengan *safety driving* dengan nilai signifikansi = 0,004.
4. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran atasan tidak berhubungan dengan *safety driving* dengan nilai signifikansi = 1.
5. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran teman kerja tidak berhubungan dengan *safety driving* dengan nilai signifikansi = 0,616.

### KESIMPULAN

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat pendidikan tidak berhubungan dengan *safety driving* dengan nilai signifikansi = 0,763.

6. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi kendaraan tidak berhubungan

dengan *safety driving* dengan nilai signifikansi = 0,108.

### Saran

#### Bagi Dinas terkait

1. Bekerja sama dengan paguyuban untuk mengadakan pelatihan *safety driving*.
2. Rutin mengadakan pemeriksaan angkutan kota yang beroperasi untuk melihat kelayakannya.

#### Bagi Paguyuban

1. Pemberian materi *safety driving* pada tiap pertemuan.
2. Adakan kerja sama dengan pihak-pihak terkait untuk mengadakan pelatihan *safety driving*.

#### Bagi Pengemudi

1. Pemeriksaan rutin kendaraan.
2. Segera lakukan perbaikan pada kendaraan jika ditemukan kerusakan pada kendaraan.

### DAFTAR PUSTAKA

1. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. *Perhubungan Darat dalam Angka*. Jakarta : Kementerian Perhubungan, 2013.
2. Anonim. *Sudahkah Anda Menyetir dengan Aman?*. 2007. (Online), (<http://www.kompascetak.com/kompas-cetak/0705/04/Otomotif/>), diakses tanggal 15 Juli 2013)
3. Notoatmodjo, Soekidjo. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta, 2010.
4. Hadikusumo, Kunaryo. *Pengantar Pendidikan*. Semarang : IKIP Semarang Press, 1996.
5. Hurlock, Elizabeth. *Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta : Erlangga, 1980.
6. Notoatmodjo, Soekidjo. *Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Yogyakarta : Andi Offset, 2003.
7. Siagian, Sondang P. *Teori Motivasi dan Aplikasinya*. Jakarta : Rineka Cipta, 2004.
8. Warpani, S. P. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB, 2002.
9. Kartika, M. *Analisis Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok Tahun 2008*. Skripsi. Jakarta : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, 2009.
10. Anonim. *Nih, Bedanya Safety Driving dan Defensive Driving*. 2011 (Online), (<http://mobil.otomotifnet.com/read/2011/12/05/326065/212/28/Nih-Bedanya-Safety-Driving-dan-Defensive-Driving>), diakses tanggal 16 Juli 2013)
11. Anonim. *Apa Beda Safety Driving dengan Defensive Driving?*. 2012 (Online), (<http://news.detik.com/read/2012/12/16/112804/2119708/727/apa-beda-safety-driving-dengan-defensive-driving?9922022>), diakses tanggal 16 Juli 2013)
12. Oktarina, Sheila. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011*. Skripsi. Medan : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara, 2012.
13. Kurniawan, Arif. *Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Sopir Truk Pasir yang Melintasi Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Semarang Tahun 2010*. Skripsi. Semarang : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro, 2010.
14. Rukfiati, Dian A. *Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja dengan Praktik Safety Riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR)*. Skripsi. Semarang : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro, 2010.