

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERSEPSI SOPIR ANGKOT (ANGKUTAN KOTA) JURUSAN K02 PONDOK GEDE - TERMINAL BEKASI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA DI JALAN RAYA

Nabilah Mayasifa, Ida Wahyuni, Suroto

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro
Email: nabilahmayasifa@yahoo.com

Abstract : *The number of accidents that occurred in the city of Bekasi during January to July 2015 there has been a 134 recorded cases of motor vehicle accidents and cars which is 65% of that occur in urban transportation. City transportation K02 Track Pondok Gede-Terminal Bekasi has the highest accident cases with 32 cases. The high incidence of accidents is because their behavior in the safety aspects of driving on the highway. Theory of planned behavior Ajzen said one factor that determines the direct intention of a person's behavior is perceived behavioral control. Perceived behavioral control is an individual's perception for control to certain behaviors. Therefore, this study aims to determine what factors associated with perception of public transportation drivers about safety driving on the highway on the drivers of public transportation (city transportation) track Pondok Gede Bekasi Terminal using a quantitative research with cross sectional study conducted in December 2015. The population in this study are drivers public transportation K02 with a total samples 82 responden and taken using incidental sampling method. This study using univariate and bivariate using Chi-square test (p value <0.05). Based on this research, it is known that from variables (knowledge, motivation and experience) which related to the perception of public transportation drivers about safety driving on the highway is motivation variable (p value 0,000). Therefore, it is recommended for drivers of public transport in order to tighten the licensing arrangement in SIM and equipped with the knowledge of laws and regulations related to public transport and highways to improve their perception in safety driving on the highway.*

Key Words : *Safety driving, perceptions, knowledge, motivation, experienced*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kota Bekasi merupakan salah satu kota yang terdapat di Tatar Pasundan Provinsi Jawa Barat. Kota ini sekarang berada dalam lingkungan megapolitan Jabodetabek dan menjadi kota besar keempat di Indonesia.

Kota Bekasi menjadi kota yang supersibuk karena selain harus melayani warga dari daerah sendiri juga dari wilayah-wilayah yang mengelilinginya seperti DKI Jakarta, Kabupaten Bogor, dan Kabupaten Bekasi.² Dalam rangka menunjang kegiatan masyarakat di Kota Bekasi tersebut, maka dibutuhkan berbagai sarana penting, salah satunya

adalah sarana transportasi publik, termasuk angkutan kota.

Angkot sebagai salah satu kendaraan umum dapat melayani pergerakan penduduk kota yang seringkali disibukkan dengan berbagai aktivitas hingga ke berbagai sudut kota. Selain itu, jika dibandingkan dengan angkutan umum lainnya angkot memiliki banyak kelebihan, misalnya saja biaya perjalanan yang relatif murah (terutama untuk jarak dekat), dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat serta jangkauan pelayanan dengan aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi.³

Namun keberadaan angkot di Bekasi rupanya menjadi masalah tersendiri, terutama mengenai sopir angkot. Data dari Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polisi Resort Kota Besar (Polrestabes) Bekasi menyebutkan bahwa kecelakaan yang terjadi di Kota Bekasi pada bulan Januari sampai dengan Juli 2015 tercatat telah terjadi 134 kasus kecelakaan kendaraan bermotor dan mobil (angkutan umum) dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 75 jiwa, korban luka berat sebanyak 91 jiwa, dan korban luka ringan sebanyak 102.⁵

Dari 134 kasus kecelakaan yang terjadi di Kota Bekasi dari bulan Januari-Juli 2015, 65% diantaranya terjadi pada angkutan kota (angkot) karena tindakan mereka mengesampingkan aspek keselamatan berkendara di jalan raya.⁵ Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi pada kendaraan roda empat adalah berkendara melebihi batas kecepatan, berkendara tidak mengenakan sabuk pengaman (*safety belt*), berkendara tidak dilengkapi dengan kelengkapan kendaraan, berkendara dengan melebihi kapasitas muatan yang telah ditentukan, dan berkendara tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas.⁵

Menurut *Theory of planned behavior*, Ajzen mengatakan satu faktor yang menentukan langsung intensi tindakan seseorang adalah persepsi.⁶ Sehingga tindakan tidak aman sopir angkot ini

dipengaruhi langsung oleh persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Gambaran persepsi sopir angkot K02 selama ini masih belum menganggap penting aspek keselamatan atas dasar kesadaran sendiri namun karena takut terhadap petugas lalu lintas yang berjaga di sepanjang jalan. Tujuan mereka untuk mencapai setoran tiap harinya juga mempengaruhi persepsi mereka dalam berkendara dengan aman di jalan raya.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan persepsi sopir angkot jurusan K02 Pondok Gede - Terminal Bekasi tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian yang bersifat *Explanatory Research*.

Populasi dalam penelitian penelitian ini adalah sopir angkot K02 dan menggunakan metode *purposive sampling* dengan kriteria responden yaitu sopir mengendarai angkot K02 Jurusan Pondok Gede-Terminal Bekasi dan telah memiliki SIM. Teknik pengambilan sampel menggunakan *non probability sampling*, yaitu sampling insidental

Lokasi penelitian ini adalah di pangkalan pemberhentian angkot K02, yaitu di pangkalan Pondok Gede, Pangkalan Pekayon, Pangkalan Komsen, dan Terminal Bekasi.

Data primer didapat dari kuesioner tertutup yang ditanyakan kepada para sopir angkot jurusan K02. Analisis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis univariat untuk melihat distribusi frekuensi dan presentase dari setiap variabel serta analisis bivariat yaitu mencari hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen menggunakan uji *chi-square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN Gambaran Angkot K02

Angkot K02 jurusan Pondok Gede - Terminal Bekasi merupakan salah satu dari angkot dengan trayek perjalanan yang bisa dikatakan jauh karena rutenya mengelilingi semua pusat keramaian di Kota Bekasi hingga ke perbatasan Kota Bekasi dengan Jakarta. Rute K02 yang melewati pusat keramaian yaitu Pondok Gede, Pekayon, daerah pusat perbelanjaan (Metropolitan Mall, Giant, Bekasi Cyber Park), RS Mitra Keluarga, daerah Pemerintahan Bekasi, Stasiun Kereta Api Kota Bekasi, Pasar Proyek dan terakhir Terminal Kota Bekasi.

Berdasarkan hasil penelitian dari 82 responden terdapat sopir sekaligus pemilik berjumlah 23 orang, sopir tetap berjumlah 48 orang, dan sopir tembak berjumlah 11 orang.

Jenis kendaraan yang digunakan sopir angkot adalah jenis Kijang dan APV dengan keluaran mobil tahun 2009 hingga tahun 2015. Terdapat 77 jenis kendaraan kijang dengan pembagian, 14 unit tahun 2009, 15 unit tahun 2010, 14 unit tahun 2011, 16 unit tahun 2012, 11 unit tahun 2013, 5 unit tahun 2013. Sedangkan kendaraan tahun 2014 dan 2015 adalah kendaraan berjenis APV, yang masing-masing berjumlah 2 unit tahun 2014 serta 3 unit tahun 2015. Total jumlah angkot K02 adalah 82 unit kendaraan.

Analisis Bivariat

Gambaran Pengetahuan Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Tabel 1. Distribusi Responden Menurut Pengetahuan Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

No	Pengetahuan Sopir Angkot	Frekuensi	Persentase (%)
1	Rendah	27	33
2	Tinggi	55	67
	Total	82	100

Berdasarkan tabel 1, diketahui bahwa dari 82 responden, sebagian besar atau sebanyak 55 (67%) responden memiliki pengetahuan tinggi tentang keselamatan berkendara.

Hasil penelitian mengenai pengetahuan tentang keselamatan berkendara di jalan raya, sebagian besar sudah mengetahui mengenai pengetahuan dasar yang harus dimiliki pengemudi sopir angkot, seperti mereka harus mengendarai kendaraannya di jalur sebelah kiri, memberi sen jika ingin berbelok, jenis SIM yang harus dimiliki serta berapa lama masa berlaku SIM tersebut.

Mereka mengetahui peraturan dan rambu-rambu lalu lintas yang berlaku yaitu berasal dari belajar sendiri atau otodidak, pada saat mengikuti tes mendapatkan SIM, informasi dari sopir angkot lainnya ketika sedang ngetem atau beristirahat dipangkalan, serta pelatihan berkendara dengan aman yang pernah diadakan kepolisian.

Pengetahuan responden terhadap pertanyaan peraturan pengemudi sopir angkot tergolong baik, namun terhadap pertanyaan pengetahuan berupa gambar rambu-rambu lalu lintas tergolong tidak baik, masih sedikit pengemudi sopir angkot yang tahu arti dari rambu-rambu tersebut. Rambu lalu lintas yang paling mereka kenal adalah rambu Dilarang Berhenti dan Rambu Lampu Lalu Lintas, serta beberapa rambu-rambu lainnya.

Gambaran Motivasi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Tabel 2. Distribusi Responden Menurut Motivasi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

No	Motivasi Sopir Angkot	Frekuensi	Persentase (%)
1	Rendah	40	49
2	Tinggi	42	51
	Total	82	100

Berdasarkan tabel 2, diketahui bahwa dari 82 responden, sebagian besar atau sebanyak 42 (51%) responden memiliki motivasi yang tinggi tentang keselamatan berkendara

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, tujuan para sopir angkot berkendara adalah untuk mengejar target setoran. Ketika target setoran yang ditentukan belum tercapai, maka mereka akan berkendara secara agresif dan cenderung mengabaikan peraturan dan rambu-rambu lalu lintas yang ada. Namun, adanya pengawasan dari pihak kepolisian yang berjaga di sepanjang jalan, meningkatkan motivasi mereka untuk tidak melanggar peraturan tersebut, karena apabila mereka ditilang karena melanggar peraturan, hal ini berpengaruh terhadap setoran yang harus mereka kejar.

Selain itu juga, tuntutan dari keluarga yang mengharuskan mereka untuk membawa pulang uang hasil mengemudikan angkot dengan selamat sampai rumah menjadi motivasi yang tinggi bagi sopir angkot K02, apalagi melihat kejadian-kejadian angkot K02 yang sudah banyak mengalami kecelakaan, para sopir ini juga tidak ingin menjadi korban selanjutnya dari kejadian kecelakaan di jalan raya.

Gambaran Pengalaman Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Tabel 3. Distribusi Responden Menurut Pengalaman Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

No	Pengalaman Sopir Angkot	Frekuensi	Persentase (%)
1	Sedikit	33	40
2	Banyak	49	60
	Total	82	100

Berdasarkan tabel 3, diketahui bahwa dari 82 responden, sebagian besar atau

sebanyak 49 (60%) responden memiliki pengalaman yang banyak tentang keselamatan berkendara.

Berdasarkan hasil penelitian ini, faktor pengalaman yang dilihat adalah kejadian kecelakaan dan tindakan penilangan dimana hasil yang didapat adalah banyaknya pengalaman penilangan oleh petugas Polisi Lalu Lintas dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Responden mengaku kecelakaan terbanyak karena tertabrak atau terserempet oleh kendaraan lainnya, khususnya motor. Kemudian disusul dengan pengalaman mengalami kecelakaan ringan dengan pejalan kaki, serta pengemudi yang menabrak atau menyerempet kendaraan lain.

Pelanggaran rambu lalu lintas yang paling banyak juga dilakukan adalah pelanggaran rambu dilarang berhenti, dimana sopir angkot tersebut berhenti di beberapa tempat yang tidak seharusnya, untuk mencari penumpang

Gambaran Persepsi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Tabel 4. Distribusi Responden Menurut Persepsi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

No	Persepsi Sopir Angkot	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Baik	37	45
2	Baik	45	55
	Total	82	100

Berdasarkan tabel 4., diketahui bahwa dari 82 responden, sebagian besar atau sebanyak 45 (55%) responden memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara.

Berdasarkan hasil penelitian, mayoritas persepsi sopir angkot sudah dikatakan memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Namun, fakta di lapangan

Pengetahuan Sopir Angkot	Persepsi Sopir Angkot				Total		OR 95% CI
	Tidak Baik		Baik		F	%	
	F	%	F	%			
Rendah	20	43	27	57	47	100	0.438 (0.179 - 1.073)
Tinggi	22	63	13	37	35	100	-

menunjukkan bahwa responden yang memiliki persepsi baik dipengaruhi oleh faktor situasi dimana sebagian besar jawaban responden menunjukkan bahwa jika ada petugas polisi lalu lintas, responden akan lebih mempunyai persepsi untuk berkendara aman dan mematuhi peraturan dan rambu-rambu lalu lintas, sedangkan jika tidak ada petugas yang berjaga, maka responden tidak segan untuk mengabaikan keselamatan berkendara dengan melanggar peraturan lalu lintas, seperti mengebut dan melanggar rambu-rambu di jalan.

Analisis Bivariat

Hubungan antara Pengetahuan Sopir Angkot dengan Persepsi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara

Tabel 5. Tabulasi silang antara Pengetahuan dengan Persepsi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara

p=0.069 α=0,05 H0=diterima

Hasil pengujian hipotesis menggunakan Chi Square Test antara variabel pengetahuan dengan persepsi menunjukkan bahwa nilai p-value sebesar $0,069 \geq 0,05$ yang artinya H_a ditolak H_0 diterima, sehingga disimpulkan bahwa pengetahuan sopir angkot tidak mempunyai hubungan yang bermakna

dengan persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Pada penelitian ini, sebagian besar sudah mengetahui mengenai pengetahuan dasar yang harus dimiliki pengemudi sopir angkot. Namun, tidak semua persepsi tiap sopir angkot sama, karena mereka tidak memperoleh informasi yang rata, latar belakang pendidikan mereka pun berbeda dan ini mempengaruhi pengetahuan yang dimilikinya juga.

Pengetahuan yang dimiliki oleh responden bisa saja hanya sekedar paham, mereka sudah mampu menjelaskan dengan benar mengenai aspek-aspek keselamatan dalam bentuk jawaban yang benar pada kuesioner, namun mereka tidak mampu menerapkan pengetahuan yang dimilikinya dalam bentuk persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara.

Hubungan Motivasi Sopir Angkot dengan Persepsi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara

Tabel 6. Tabulasi silang antara Motivasi dengan Persepsi Sopir Angkot tentang

Motivasi Sopir Angkot	Persepsi Sopir Angkot				Jumlah		OR 95% CI
	Tidak Baik		Baik		F	%	
	F	%	F	%			
Rendah	40	64	22	36	62	100	16.364 (3.471 - 77.154)
Tinggi	2	10	18	90	20	100	-

Keselamatan Berkendara

p=0,000 α=0,05 H0=ditolak

Hasil pengujian hipotesis menggunakan Chi Square Test antara variabel pengetahuan dengan persepsi menunjukkan bahwa nilai p-value sebesar $0,000 < 0,05$ yang artinya H_a diterima H_0

ditolak, sehingga disimpulkan bahwa

$p=0,271$ $\alpha=0,05$ H_0 =ditolak

Pengalaman Sopir Angkot	Persepsi Sopir Angkot				Jumlah		OR 95% CI
	Tidak Baik		Baik				
	F	%	F	%	F	%	
Sedikit	31	55	25	45	56	100	1.691 (0.661
Banyak	11	42	15	58	26	100	- 4.327)

pengetahuan sopir angkot mempunyai hubungan yang bermakna dengan persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Berdasarkan perhitungan risk estimate diperoleh OR (16.364) (95% CI 3.471 – 77.154), artinya responden yang motivasinya rendah memiliki risiko 16.364 lebih besar untuk mempunyai persepsi buruk tentang keselamatan berkendara di jalan raya daripada responden yang memiliki motivasi tinggi.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, tujuan para sopir angkot berkendara adalah untuk mengejar target setoran dan membawa pulang hasil yang dapat mereka capai tiap harinya. Adanya pengawasan dari pihak kepolisian yang berjaga di sepanjang jalan, meningkatkan motivasi mereka untuk tidak melanggar peraturan tersebut.

Oleh karena itu, motivasi tersebut meningkatkan persepsi para sopir angkot untuk berkendara dengan aman dan selamat sampai rumah. Faktor pengawasan menjadi penting di saat mereka harus mengejar setoran, sehingga pengawasan yang ketat merubah persepsi mencari setoran menjadi persepsi berkendara dengan aman karena alasan takut.

Hubungan Pengalaman Sopir Angkot dengan Persepsi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara

Tabel 7. Tabulasi silang antara Pengalaman dengan Persepsi Sopir Angkot tentang Keselamatan Berkendara

Hasil pengujian hipotesis menggunakan Chi Square Test antara variabel pengetahuan dengan persepsi menunjukkan bahwa nilai p-value sebesar $0,271 \geq 0,05$ yang artinya H_a ditolak H_0 diterima, sehingga disimpulkan bahwa pengalaman sopir angkot tidak mempunyai hubungan yang bermakna dengan persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Walaupun hasil uji bivariat diperoleh bahwa pengalaman yang dimiliki sopir angkot banyak dan persepsi yang dimiliki oleh sopir angkot baik tetapi tidak memiliki hubungan yang bermakna antara pengalaman sopir angkot dengan persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Hal ini dimungkinkan karena pengalaman sopir angkot lebih banyak karena terkena tilang, bukan karena mengalami kecelakaan. Sehingga dari pengalaman tersebut tidak menghasilkan persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara di jalan raya, dimana sopir angkot cenderung memperhatikan keselamatan di jalan raya karena takut kepada polisi yang bertugas.

KESIMPULAN

1. Sebagian besar sopir angkot K02 jurusan Pondok Gede-Terminal Bekasi memiliki pengetahuan yang tinggi tentang keselamatan berkendara di jalan raya sebesar 67%.
2. Sebagian besar sopir angkot K02 jurusan Pondok Gede-Terminal Bekasi memiliki motivasi yang tinggi tentang keselamatan berkendara di jalan raya 51%.
3. Sebagian besar sopir angkot K02 jurusan Pondok Gede-Terminal Bekasi memiliki pengalaman yang banyak tentang keselamatan berkendara di jalan raya 60%.
4. Sebagian besar sopir angkot K02 jurusan Pondok Gede-Terminal Bekasi memiliki persepsi yang baik tentang

- keselamatan berkendara di jalan raya 45%.
5. Variabel pengetahuan tidak memiliki hubungan yang bermakna dengan persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya (pvalue 0.069).
 6. Variabel motivasi memiliki hubungan yang bermakna dengan persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya (pvalue 0.000). Sopir angkot yang memiliki motivasi rendah memiliki risiko 16.364 lebih besar untuk mempunyai persepsi buruk tentang keselamatan berkendara di jalan raya.
 7. Variabel pengalaman tidak memiliki hubungan yang bermakna dengan persepsi sopir angkot tentang keselamatan berkendara (pvalue 0.271).
 6. Notoatmodjo, S. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta, : 13-15. 2003
 7. Robbins, Stephen P, Timothy A. Judge. *Perilaku Organisasi*. Jakarta: PT. Salemba Empat. 2008
 8. Faradina, Triska. *Gambaran Persepsi Sopir Bajaj Daerah Pangkalan Blok M Plaza Terhadap Keselamatan Berkendara Di Jalan Raya*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia : Jakarta. 2007.
 9. Salihat, Ing Furnita. *Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan Pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok Tahun 2009*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia : Jakarta. 2009.

DAFTAR PUSTAKA

1. Wikipedia. *Sejarah Kota Bekasi*. https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Bekasi. Diakses tanggal 31 Juli 2015
2. Pemko Bekasi. 2014. *Bekasi Kota Metropolitan*. <http://gobekasi.pojoksatu.id/>. Diakses tanggal 31 Juli 2015
3. Raymond, A. *Gambaran Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Kendaraan Bermotor Di Wilayah Jakarta Timur Bulan Januari-Maret Tahun 2008*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia. 2008
4. Laporan Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas. Bekasi. 2015.
5. Catatan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polisi Resort Kota Besar (Polrestabes) Bekasi. Kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Umum di Wilayah Kota Bekasi. Bekasi. 2015.
10. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2009.
11. Adisasmita, Sakti Adji. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Graha Ilmu. Yogyakarta. 2011.
12. Kartika, M. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok Tahun 2008*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia : Jakarta. 2009.
13. Silaban, G. *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*. Majalah Kesehatan Volume VIII, Nomor 1. 2004.
14. Rizky, Y. *Faktor-faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taksi di PT. "X" POOL "Y"*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia : Jakarta. 2009

15. Rahmat, J. *Psikologi Komunitas*. PT. Remaja Rosdakarya. Jakarta. 2005.

