

**ANALISIS PERILAKU SOPIR BUS KOTA TERHADAP UJI EMISI
KENDARAAN SEBAGAI PENCEGAHAN PENCEMARAN UDARA
DI PALEMBANG**

*ANALYSIS OF DRIVER'S BEHAVIOUR TOWARD VEHICLE EMISSION TEST AS AIR
POLLUTION PREVENTION IN PALEMBANG*

Yustini Ardillah, Elvi Sunarsih, Imelda Purba

Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya

Email: yustiniardillah@gmail.com HP: 085267343167

ABSTRACT

Background: Air pollution problem gets worse recently. It comes from industries, transportation and daily household activities. Transportation gas exhaust contributes 70% to pollute the air and emission exhaust is influenced by some factors and one of them is driver's behaviour in driving and caring the vehicle.

Method: It was analytic study using cross sectional approachment. Study sample were 80 bus drivers who worked around Palembang and have ever got information about vehicle emission test. The data was obtained through interviews by accidental sampling. The data was analyzed by using univariat and chi-square for bivariat. This study analyzed driver's behavior toward vehicle emission test that was influenced by independent variables are attitude, knowledge, age, income, education level, information source.

Result: Almost half of respondents had bad behavior toward vehicle emission test. Others had conducted emission test for fulfilling the procedure. The result showed that a significant relation was found between behaviours with age ($p=0,000$), length of work ($p=0,000$), income ($p=0,000$), knowledge ($p=0,000$) and attitude ($p=0,009$) but no significant relation between behaviours with education ($p=0,085$) and information source ($p=0,06$).

Conclusion: Most of bus driver's did emission test because it was one of procedure in vechile proper test not because they know why it is important to do. So that, the researcher suggests Palembang government to maximalize the campaign and law enforcement of vehicle emission test.

Keywords: Air pollution, vehicle emission test, behaviour

ABSTRAK

Latar Belakang : Pencemaran udara semakin memburuk dewasa ini. Pencemaran udara berasal dari industri, transportasi dan aktivitas rumah tangga. Transportasi berkontribusi 70% terjadinya pencemaran udara dan emisi kendaraan sendiri dipengaruhi beberapa faktor dan salah satunya adalah perilaku pengemudi dalam mengemudi dan merawat kendaraan.

Metode : Desain penelitian ini adalah *cross sectional study*. Sampel penelitian adalah 80 sopir bus kota di sekitar Kota Palembang yang pernah mendapatkan informasi tentang uji emisi. Metode pengumpulan data yang dilakukan adalah melalui wawancara dan pengambilan sample secara *accidental*. Analisis data menggunakan analisis univariat dan *chi-square* untuk bivariat. Penelitian ini menganalisis perilaku pengemudi terhadap uji emisi kendaraan yang dipengaruhi oleh variabel independen yaitu sikap, pengetahuan, usia, pendapatan, tingkat pendidikan, sumber informasi.

Hasil Penelitian : Hampir separuh responden memiliki perilaku buruk terhadap uji emisi kendaraan. Sisanya yang lain telah melakukan uji emisi untuk memenuhi prosedur. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa ada signifikansi hubungan antara perilaku dengan umur ($p=0,000$), masa kerja ($p=0,000$), pendapatan ($p=0,000$), pengetahuan ($p=0,000$) dan sikap ($p=0,009$) dan tidak ada signifikansi hubungan antara perilaku dengan pendidikan ($p=0,085$) dan sumber informasi ($p=0,06$).

Kesimpulan : Perilaku uji emisi pada sopir bus kota lebih banyak yang berperilaku baik tetapi uji emisi yang mereka lakukan hanya sebatas prosedur dari uji kelayakan kendaraan bukan pada tahap kenapa uji emisi penting untuk dilakukan, sehingga peneliti menyarankan agar pemerintah Kota Palembang memaksimalkan promosi dan penegakan hukum mengenai uji emisi kendaraan bermotor.

Kata kunci : Pencemaran udara, uji emisi kendaraan bermotor, perilaku.

PENDAHULUAN

Menurut data WHO, diperkirakan sekitar tiga juta orang meninggal dikarenakan penyakit polusi udara atau sekitar 5% dari 55 juta orang yang meninggal setiap tahun di dunia. Sedangkan, di beberapa kota yang ada di Benua Asia ada 1500 juta orang yang meninggal sebelum waktunya. Dampak dari polusi udara meningkatkan angka morbiditas yang menyebabkan produktivitas penduduk menurun dikarenakan udara yang kotor. Kota terpolusi di dunia kebanyakan diantaranya berasal dari Asia, posisi yang paling tinggi adalah Katmandu (Nepal), diikuti New Delhi (India), dan pada posisi ketiga adalah Jakarta (Indonesia) bersama dengan Chongqing (China), kemudian Calcutta (India) dan kendaraan bermotor berkontribusi lebih dari 70% dalam menyumbangkan polusi udara di kota-kota besar di Indonesia.^{1,2}

Uji emisi kendaraan bermotor sebagai salah satu cara pengendalian pencemaran udara terhadap sumber pencemar yaitu kendaraan bermotor, sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup nomor 5 tahun 2006 bahwa setiap kendaraan bermotor wajib melakukan uji emisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pemeriksaan kendaraan bermotor melalui program Pekan Urut Turun Emisi (PUTE) telah dilaksanakan oleh Swiss contact sejak tahun 1998-2001 sebagai upaya untuk mengurangi emisi kendaraan bermotor. Tercatat penghematan bahan bakar (*fuel efficiency*) pada kendaraan berbahan bakar bensin setelah melalui proses pemeriksaan emisi dan perawatan kendaraan adalah sebesar 52%, dan penurunan emisi yang dihasilkan dari karbon monoksida 54%, hidrokarbon 45% dan opasitas 29%.⁽³⁾⁽⁴⁾

Pada tahun 2010 Badan Lingkungan Hidup Sumatera Selatan telah melakukan survei kadar polusi udara di delapan titik Kota Palembang hasil survei menunjukkan tingkat polusi di delapan titik itu melebihi nilai ambang batas. Ada empat jenis partikel atau

unsur gas yang melebihi ambang batas atau lebih dari 100 ppm, yakni natrium dioksida (NO), sulfur dioksida (SO), dan karbon dioksida (CO), dan timbal (Pb). Jika kadarnya berlebih, bisa menyebabkan pusing, mual, iritasi mata parah, sesak napas, dan gatal-gatal di kulit tubuh.⁵

Uji emisi yang dilakukan di Kota Palembang pada tahun 2008 terhadap 100 kendaraan bermotor 78 diantaranya tidak lulus uji emisi, sedangkan pada tahun 2009 hasil uji emisi menunjukkan 60% kendaraan bermotor tidak lulus uji emisi dan tahun 2010 uji emisi yang dilakukan terhadap kota dan kabupaten di Sumatra Selatan, 78 kendaraan dari 100 kendaraan yang di uji tidak lulus uji emisi. Sedangkan uji emisi yang dilaksanakan Juni 2011 di Kota Palembang hampir 90% kendaraan bermotor yang diuji tidak lulus uji emisi dan penyumbang terbesar terjadinya polusi udara akibat buangan gas yang dihasilkan oleh kendaraan angkutan umum yang tidak lulus uji emisi tersebut sebagian besar terjadi pada bus kota.⁵

Hasil pemantauan kualitas bensin dan solar di Indonesia oleh Kementerian Negara Lingkungan Hidup (KNLH) tahun 2008, bensin yang didistribusikan di Indonesia telah memenuhi spesifikasi standar yang telah ditetapkan dan pada solar untuk kandungan belerang yang dihasilkan solar di kota-kota besar di Indonesia termasuk Kota Palembang masih diatas nilai spesifikasi standar yang ditentukan. Sedangkan bus kota merupakan salah satu angkutan di Kota Palembang yang menggunakan solar sebagai bahan bakar sehingga emisi yang dihasilkan oleh bus akan mengandung sulfur yang melebihi nilai ambang batas yang telah ditentukan dibandingkan dengan emisi yang dihasilkan oleh kendaraan lain yang menggunakan bensin sebagai bahan bakar.

Selain bahan bakar, emisi kendaraan juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya seperti tingkat teknologi kendaraan, kecepatan kendaran, dan juga perilaku dari pengemudi kendaraan seperti yang tergambar dalam

penelitian mengenai gambaran pengetahuan, sikap dan perilaku sopir angkutan trayek martubung terhadap uji emisi kendaraan bermotor di Medan menunjukkan bahwa 49,3% responden mempunyai perilaku yang buruk terhadap uji emisi, 47,8% berperilaku sedang terhadap pentingnya uji emisi dan hanya 2,9% berperilaku baik terhadap uji emisi kendaraan.⁶

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitik dengan pendekatan *cross sectional* dimana hubungan antara variabel bebas (faktor risiko) dengan variabel tergantung (efek) dengan melakukan pengukuran sesaat dan bersamaan. Penelitian dilakukan di Kota Palembang pada bulan September 2011.

Populasi dalam penelitian ini adalah sopir bus di Kota Palembang yang terdiri dari 5 trayek kendaraan. Pengambilan sampel dilakukan secara *accidental* selama satu bulan. Lokasi pengambilan sampel adalah dua terminal besar di Kota Palembang yaitu Terminal Alang-alang Lebar dan Terminal Perumnas Sako.

Variabel pada penelitian ini terdiri dari variabel terikat (*dependent*) dan variabel bebas (*independent*). Variabel-variabel tersebut adalah Variabel terikat (*dependent*) yaitu tindakan uji emisi kendaraan. Variabel bebas (*independent*) terdiri dari umur, masa kerja, pendapatan, pendidikan, pengetahuan, sikap dan sumber informasi. Semua variabel diukur dengan wawancara menggunakan kuesioner.

Kuesioner disusun untuk mengetahui karakteristik responden dan tindakan (perilaku) responden terhadap uji emisi kendaraan. Kuesioner terdiri dari empat bagian, yaitu: karakteristik responden, pengetahuan, sikap dan perilaku. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji hubungan antara dua variabel bebas dan terikat adalah analisis *chi square*.

HASIL PENELITIAN

Univariat

Hasil penelitian (tabel 1) karakteristik responden penelitian, dari segi umur responden dibedakan menjadi dua kategori yang diambil dari nilai median yaitu 34 tahun dan didapatkan lebih banyak responden yang berumur < 34 tahun walaupun proporsinya tidak terlalu berbeda antara kedua kategori. Masa kerja responden juga dibedakan dalam dua kategori yang juga ditentukan berdasarkan nilai median yaitu delapan tahun. Responden lebih banyak yang memiliki masa kerja ≥ 8 tahun. Pendapatan responden dikategorikan dengan menghitung rata-rata penghasilan per bulan tiap responden. Kategori pendapatan responden di atas Upah Minimum Regional (UMR) dan dibawah Upah Minimum Regional (UMR) , UMR Kota Palembang sebesar Rp 1.095.835. Lebih banyak responden yang memiliki penghasilan yang cukup setiap bulannya. Pendidikan responden dikategorikan pendidikan tinggi jika responden tamat Sekolah Menengah Atas (SMA) dan pendidikan rendah jika responden tidak tamat SMA. Pengetahuan responden diukur dengan kuesioner pengetahuan yang berisi pertanyaan berkaitan perawatan kendaraan, uji emisi kendaraan dan pencemaran udara. Setiap butir pertanyaan mempunyai skor. Akumulasi dari skor yang dijawab benar oleh responden akan menunjukkan pengetahuan yang baik ataupun buruk. Sebagian besar responden memiliki pendidikan yang rendah dan lebih banyak responden yang berpengetahuan baik. Sikap responden diukur dengan kuesioner sikap responden, isi kuesioner berupa pernyataan-pernyataan responden terhadap peraturan uji emisi kendaraan, perawatan kendaraan dan pencemaran udara. Tiap butir sikap akan mempunyai bobot penilaian. Akumulasi bobot ini akan menunjukkan bagaimana sikap responden terhadap uji emisi kendaraan. Responden yang bersikap baik juga lebih banyak daripada yang bersikap buruk. Media

informasi dibagi menjadi empat kategori yaitu: media cetak, media elektronik, petugas dinas perhubungan dan teman atau sejawat. Sumber informasi yang berasal dari petugas Dinas Perhubungan Kota Palembang merupakan sumber terbanyak yang diperoleh responden mengenai uji emisi kendaraan. Uji emisi kendaraan sudah banyak dilakukan oleh sebagian besar responden.

Tabel 1.
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Karakteristik

Karakteristik Responden	n	%
Umur		
< 34 tahun	44	55
≥ 34 tahun	36	45
Total	80	100
Masa kerja		
< 8 tahun	35	43,8
≥ 8 tahun	45	56,2
Total	80	100
Pendapatan		
< UMR	35	43,8
≥ UMR	45	56,2
Total	80	100
Pendidikan		
Rendah	55	68,8
Tinggi	25	31,2
Total	80	100
Sumber Informasi		
Media Elektronik	17	21,2
Media Cetak	12	15
Petugas Dishub	30	37,5
Teman/Kerabat	21	26,2
Total	80	100
Pengetahuan		
Baik	41	51,2
Buruk	39	48,2
Total	80	100
Sikap		
Buruk	53	53,8
Baik	37	46,2
Total	80	100
Perilaku		
Baik	43	53,8
Buruk	37	46,3
Total	80	100

Bivariat

Analisis bivariat dilakukan dengan menggunakan uji *chi-square* antara variable dependen (perilaku) dan variabel independen. *Variable* independen umur, masa kerja, pendapatan, pengetahuan dan sikap merupakan variable yang berhubungan dengan perilaku responden. Nilai *p-value* dari kelima variable tersebut dibawah 0,05 yang

menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna secara statistik antara kelima variabel tersebut dengan perilaku terhadap uji emisi kendaraan bermotor. Sedangkan *variable* tingkat pendidikan dan sumber informasi memiliki nilai *p-value* diatas 0,05 sehingga kedua *variable* tersebut tidak memiliki hubungan signifikan secara statistik.

Tabel 2.
Analisis Bivariat variabel *Dependent* dan *Independent*

Variabel	Perilaku		p-value		
	Baik	Buruk			
	n	%	n	%	
Umur					
< 34 tahun	34	77,3	10	22,7	0,00
≥ 34 tahun	9	25	27	75	
Masa Kerja					
< 8 tahun	28	80	7	20	0,00
≥ 8 tahun	15	33,3	30	66,7	
Pendapatan					
< UMR	10	28,6	25	71,4	0,00
≥ UMR	33	73,3	12	26,7	
Pendidikan					
Rendah	26	47,3	29	52,7	0,085
Tinggi	17	68	8	32	
Sumber Informasi					
Media Elektronik	14	82,4	3	17,6	0,063
Media Cetak	6	50	6	50	
Petugas Dishub	13	43,3	17	56,7	
Teman/Kerabat	10	47,6	11	52,4	
Pengetahuan					
Baik	33	80,5	8	19,5	0,00
Buruk	10	25,6	29	74,4	
Sikap					
Baik	34	64,2	19	35,8	0,009
Buruk	9	33,3	18	66,7	

PEMBAHASAN

Hubungan Umur dengan Perilaku Uji Emisi

Orang dengan kelompok umur muda akan cenderung lebih mudah menerima dan memanfaatkan informasi yang mereka dapatkan. Semakin dewasa usia seseorang, semakin sulit untuk mengubah perilakunya disebabkan mereka sudah memiliki pengetahuan, sikap maupun keterampilan yang sudah mereka yakini selama bertahun-tahun.⁷ Hal ini tergambar dalam penelitian ini dimana responden yang berperilaku baik lebih banyak berumur <34 tahun sebaliknya yang berperilaku buruk sebagian besar responden dengan kategori umur > 34 tahun. Hal ini juga

sejalan dengan penelitian lainnya mengenai hubungan perilaku dan umur oleh dimana ada hubungan yang signifikan antara umur dengan perilaku.⁸

Pada penelitian ini, umur merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi responden dalam berperilaku terhadap uji emisi kendaraan sebagai upaya pencegahan pencemaran udara di Kota Palembang. Responden yang berumur muda akan lebih mudah menerima informasi dan mengubah perilaku mereka dibandingkan dengan responden yang lebih tua. Hal tersebut dikarenakan orang yang lebih tua telah memiliki pengalaman dan budaya mereka yakni sehingga akan sulit mengubah perilaku mereka. Hal itu terlihat pada hasil kuesioner tentang perilaku perawatan kendaraan mereka dimana lebih banyak yang melakukan perawatan sendiri karena kebiasaan atau budaya mereka yang telah terbiasa melakukan perawatan kendaraan sendiri dan kebanyakan mereka melakukannya hanya 1 bulan sekali padahal perawatan mesin juga akan mempengaruhi emisi buangan dari kendaraan mereka, seperti halnya dalam penelitian lainnya bahwa perawatan mesin kendaraan akan mempengaruhi emisi yang dihasilkan kendaraan. Jadi, pada penelitian ini orang yang lebih muda akan cenderung lebih mudah mengubah perilaku mereka.⁹

Hubungan Masa Kerja dan Perilaku Uji Emisi

Masa kerja mempengaruhi perilaku responden. Hal ini sejalan dengan penelitian mengenai hubungan masa kerja dengan perilaku oleh Panasih, dimana ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku.⁷

Masa kerja akan mempengaruhi paparan informasi yang diterima oleh responden. Menurut Sneathu B. Kar, perilaku seseorang ditentukan oleh beberapa hal, salah satunya adalah ada atau tidaknya informasi tentang kesehatan atau fasilitas kesehatan. Semakin lama masa kerja

responden maka akan mempengaruhi kuantitas informasi yang mereka dapatkan dan akan mempengaruhi pengetahuan responden terhadap uji emisi. Berdasarkan pengamatan di tiga tempat pengambilan sampel pada penelitian ini, responden sering berinteraksi dengan teman-teman sesama sopir pada waktu istirahat yang memungkinkan terjadinya pertukaran informasi sesama mereka yang akan mempengaruhi pengetahuan responden, hal ini tergambar pada hasil penelitian dimana responden yang mempunyai masa kerja > 8 tahun lebih banyak berperilaku baik dan mereka juga kebanyakan mendapatkan informasi melalui teman/kerabat dan petugas dinas perhubungan mengenai uji emisi.⁷

Masa kerja akan mempengaruhi perilaku responden terhadap uji emisi kendaraan bermotor berupa tindakan uji emisi dan perawatan terhadap kendaraan mereka. Responden yang telah bekerja pada waktu yang lebih lama akan lebih memahami mengenai uji emisi dan pencemaran udara dan merasakan keuntungan dari perilaku baik yang mereka lakukan, sehingga ada perubahan perilaku terhadap uji emisi dan perawatan kendaraan mereka.¹⁰

Hubungan Pendapatan dengan Perilaku

Pada penelitian ini mayoritas responden yang berperilaku baik mempunyai pendapatan \geq Rp 1.095.835 per bulan, sebaliknya yang berperilaku buruk kebanyakan mempunyai pendapatan kurang dari UMR. Responden yang mempunyai pendapatan yang cukup akan mempunyai kemampuan untuk melakukan uji emisi dan perawatan kendaraannya walaupun uji emisi kendaraan bermotor sendiri tidak menghabiskan biaya yang besar. Hal ini juga sejalan dengan penelitian dimana ada hubungan secara signifikansi antara pendapatan dan perilaku seseorang.¹¹

Pendapatan merupakan faktor yang melekat pada seseorang tetapi masih ada kemungkinan untuk bisa diubah. Pada penelitian ini pendapatan merupakan salah satu faktor yang akan mempengaruhi

seseorang dalam menentukan perilakunya. Salah satu faktor yang mempengaruhi keluaran emisi adalah perilaku pengemudi yaitu membawa penumpang melebihi kapasitas dan mengemudi di jalanan yang pada penelitian ini dijadikan indikator dalam menentukan perilaku responden. Tindakan-tindakan tersebut merupakan cara mereka untuk mendapatkan pendapatan yang lebih besar. Hal tersebut bisa terlihat dari hasil kuesioner dimana mayoritas responden pernah mengemudi di jalan dan membawa penumpang melebihi kapasitas. Sehingga bisa disimpulkan, responden yang mempunyai pendapatan diatas UMR akan cenderung berperilaku baik sedangkan responden yang mempunyai pendapatan dibawah UMR akan cenderung berperilaku buruk.

Hubungan Pendidikan dengan Perilaku

Pendidikan tidak mempengaruhi perilaku responden dalam penelitian ini. Hal ini sejalan dengan penelitian yang serupa bahwa tidak hubungan signifikansi antara pendidikan dan perilaku. Pendidikan merupakan salah satu faktor yang melekat pada individu yang mempengaruhi seseorang berperilaku, semakin baik pendidikan seseorang akan semakin baik dia menyerap informasi dan menambah pengetahuan mereka untuk kemudian menentukan perilaku, tetapi pengetahuan sendiri diperoleh melalui persepsi mengenai fakta, kondisi atau situasi. Tingkatan dalam pengetahuan adalah: tahu, pemahaman, aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi.^{7,12}

Dengan demikian seseorang mungkin saja berpendidikan tinggi tetapi hanya sekedar memiliki pengetahuan namun tanpa aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi dari pengetahuan yang dia miliki, sebaliknya seseorang yang berpendidikan rendah tetapi melaksanakan setiap tingkatan pengetahuan yang pada akhirnya mempengaruhi perilaku mereka.

Pada penelitian ini, meskipun tidak ada hubungan yang signifikan antara pendidikan

dan perilaku responden tetapi berdasarkan proporsi dari responden yang berpendidikan tinggi kebanyakan dari mereka berperilaku baik dan sebaliknya mereka yang berpendidikan rendah lebih banyak yang berperilaku buruk. Sehingga bisa disimpulkan pendidikan bukan hal yang akan mempengaruhi perilaku uji emisi tetapi akan memudahkan mereka untuk menyerap informasi yang diterima tentang uji emisi dan pemahaman mereka pada tingkatan pengetahuan.

Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku

Pengetahuan mempengaruhi perilaku seseorang. Hal ini sejalan dengan pendapat Tim Kerja WHO bahwa salah satu hal yang dapat menyebabkan perubahan perilaku seseorang karena adanya pengetahuan.⁷

Pada penelitian ini, responden yang berpengetahuan baik akan cenderung berperilaku baik juga dan sebaliknya responden yang berpengetahuan buruk akan cenderung berperilaku buruk juga. Hasil ini juga sejalan dengan penelitian Food dan Rashid dimana hasil penelitian menunjukkan signifikansi hubungan antara perilaku dengan pengetahuan pengemudi.¹³

Semua responden dalam penelitian ini juga pernah mendapatkan informasi mengenai uji emisi kendaraan sehingga mereka telah mendapatkan informasi tentang uji emisi yang cenderung akan mempengaruhi pengetahuan mereka dan menurut Snehandu, perilaku seseorang ditentukan oleh beberapa hal, salah satunya adalah ada atau tidaknya informasi tentang kesehatan atau fasilitas kesehatan. Dengan demikian, pada penelitian ini dapat disimpulkan pengetahuan merupakan salah satu faktor yang akan mempengaruhi perilaku. Seseorang yang mempunyai pengetahuan yang baik akan cenderung untuk berperilaku baik dan sebaliknya seseorang yang mempunyai pengetahuan yang buruk juga akan cenderung berperilaku buruk.⁷

Hubungan Sikap dengan Perilaku

Sikap seseorang akan mempengaruhi perilakunya. Hasil ini sejalan dengan teori Azwar,¹⁴ segala sesuatu yang menunjukkan bagaimana perilaku atau kecenderungan berperilaku dalam diri seseorang berkaitan dengan bagaimana obyek sikap yang dihadapinya. Hal ini juga sejalan dengan penelitian Food dan Rashid pada pengemudi dimana hasil penelitian menunjukkan signifikansi hubungan antara sikap dengan perilaku pengemudi.^{13, 15}

Secara teoritis juga menurut Azwar sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau respon. Manifestasi sikap tidak dapat langsung dilihat, tetapi dapat ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup dan sikap biasanya didasarkan atas pengetahuannya. Dari hasil penelitian ini kebanyakan responden yang berpengetahuan baik juga mempunyai sikap yang baik, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya bahwa semua responden pernah mendapatkan informasi uji emisi. Informasi merupakan pengalaman responden yang cenderung akan mempengaruhi pengetahuan dan juga sikap mereka.^{8,14}

Sehingga dapat disimpulkan, pada penelitian ini sikap merupakan faktor yang akan mempengaruhi perilaku seseorang. Orang yang mempunyai sikap yang baik akan cenderung berperilaku baik dan sebaliknya orang yang bersikap buruk juga akan cenderung berperilaku buruk.

Hubungan Sumber Informasi dengan Perilaku

Sumber informasi tidak berhubungan dengan perilaku. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian Notoatmojo, yang hasilnya adanya hubungan yang signifikan antara sumber informasi dengan perilaku.⁷ Walaupun tidak ada hubungan antara sumber uji emisi dan perilaku, tetapi jika dilihat dari proporsi kebanyakan responden dalam penelitian ini

mengetahui informasi uji emisi dari petugas dinas perhubungan lebih banyak yang mendapat informasi dari petugas dinas perhubungan berperilaku buruk. Sama halnya dengan responden yang mendapatkan informasi dari teman/kerabat yang lebih banyak berperilaku buruk dan sebaliknya, walaupun persentasi responden yang mendapatkan informasi melalui media cetak dan elektronik lebih sedikit tetapi mereka lebih banyak berperilaku baik.

Hal ini menunjukkan keberhasilan promosi atau kampanye mengenai uji emisi melalui petugas Dinas Perhubungan baru sebatas kuantitas namun belum secara kualitas sehingga mampu mengubah perilaku responden. sebagai contoh ketika dilakukan probing pada responden mengenai informasi uji emisi, responden lebih banyak menjawab bahwa uji emisi hanya sebuah rangkaian dari tes uji kelayakan kendaraan (KIR) yang harus mereka lakukan agar izin operasi kendaraan mereka bisa keluar, tetapi tidak sampai pada tahap kenapa uji emisi itu penting untuk dilakukan oleh mereka. Dari kuesioner mengenai manfaat uji emisi juga diketahui bahwa kebanyakan responden hanya mampu menyebutkan satu manfaat saja mengenai uji emisi sedangkan terdapat beberapa manfaat uji emisi yaitu untuk mengetahui boros tidaknya bahan bakar, kondisi mesin dan juga memperpanjang usia pakai kendaraan.¹⁶

Anggapan responden cenderung menganggap bahwa uji emisi kendaraan bermotor bagi angkutan umum/bus kota adalah salah satu tes pada tes uji kelayakan kendaraan (KIR) pada angkutan umum/bus bukan pada kenapa uji emisi kendaraan itu penting dilakukan. Promosi melalui media elektronik menurut Edgar Gale yang membagi alat atau media pendidikan kesehatan menjadi 11 macam dengan urutan yang paling rendah hingga yang paling tinggi. Menurut Gale, televisi berada di urutan kelima yang berarti media ini seharusnya cukup ampuh digunakan untuk menyampaikan pesan-pesan kesehatan.⁷

Dengan demikian dapat disimpulkan pada penelitian ini bahwa sumber informasi tidak mempengaruhi perilaku seseorang tetapi kualitas dari media yang memberikan akan mempengaruhi perilaku. Hal tersebut tergambar dalam penelitian ini dimana mayoritas responden yang mendapatkan informasi melalui media elektronik berperilaku baik. Walaupun tidak ada hubungan yang signifikan antara sumber informasi dengan perilaku uji emisi kendaraan tetapi melihat proporsi yang telah disebutkan diatas kualitas informasi yang baik akan mampu membuat responden mencapai tingkat pengetahuan sampai pada tahap aplikasi dan evaluasi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Karakteristik sopir bus kota di Palembang yaitu: mayoritas mereka berumur < 34 tahun dengan masa kerja \geq 8 tahun dan pendapatan di atas Upah Minimum Regional (UMR) Kota Palembang dan sebagian besar responden juga mempunyai pendidikan kategori rendah. Responden lebih banyak yang mempunyai pengetahuan dan sikap yang baik terhadap uji emisi kendaraan bermotor. Informasi tentang uji emisi didapatkan dari petugas dinas perhubungan sebagian responden berperilaku buruk terhadap uji emisi kendaraan bermotor. Sedangkan hasil analisis hubungan didapatkan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan, sikap umur, masa kerja dan pendapatan dengan perilaku uji emisi kendaraan bermotor sebagai

pengecahan pencemaran udara dan tidak ada hubungan antara pendidikan dan sumber informasi dengan perilaku uji emisi kendaraan bermotor sebagai pencegahan pencemaran udara.

Saran dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pemerintah daerah bekerja sama dengan instansi terkait dapat melakukan promosi tentang pentingnya uji emisi kendaraan bermotor agar mencegah pencemaran udara seperti: uji emisi gratis
2. Pemerintah daerah dapat memaksimalkan penegakan sanksi terhadap kendaraan yang tidak melakukan uji emisi dan kendaraan yang mempunyai nilai emisi diatas nilai ambang batas yang ditentukan, seperti dengan pemberian stiker lulus uji emisi dan tidak lulus uji emisi pada kendaraan.
3. Penelitian selanjutnya dapat dilakukan penelitian terhadap peran pemilik kendaraan/bus terhadap uji emisi sebagai pencegahan pencemaran udara.
4. Menurut Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No 6 tahun 2006 bahwa setiap kendaran bermotor (angkutan/mobil pribadi) wajib memiliki nilai ambang batas emisi yang telah ditentukan sehingga semua kendaran wajib melakukan uji emisi berkala. Untuk itu pada penelitian selanjutnya, bisa dilakukan penelitian perbandingan perilaku sopir bus kota dengan perilaku pengendara kendaraan pribadi terhadap uji emisi kendaraan bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

1. Swisscontact. Implementation Report. Emission Reduction Week, Clean Air Project. 2011.
2. Kemenlh. Pemantauan Kualitas Bahan Bakar Bensin dan Solar Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup RI; 2011 [cited 2011 3 Oktober]. Available from: <http://langitbiru.menlh.go.id/index.php?module=detailprog&id=1>.
3. Depkes. Parameter Pencemar Udara dan Dampaknya terhadap Kesehatan 2010 [cited 2011 13 Juli]. Available from: http://www.depkes.go.id/downloads/Udara_PDF.
4. Delhomme P, Chappé J, Grenier K, Pinto M, Martha C. Reducing air-pollution: a new argument for getting drivers to abide by the speed limit? Accident; Analysis And Prevention. 2010;42(1):327-38. PubMed PMID: 19887175.

5. BLH. Uji Emisi Kendaraan di Kota Palembang 2011 [cited 2011 13 Juli]. Available from: <http://blh.palembang.go.id/?>
6. Mahmudah AR. Pengetahuan, Sikap dan Tindakan Supir Angkutan Kota Medan Trayek Martubung-Amplas Tentang Pentingnya Uji Emisi Kendaraan Bermotor di Medan Tahun 2010. 2010.
7. Notoatmojo S. Pendidikan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta; 2003.
8. Ali Aba Hussein N, El-Zobeir AK. Road traffic knowledge and behaviour of drivers in the Eastern Province of Saudi Arabia. Eastern Mediterranean Health Journal = La Revue De Santé De La Méditerranée Orientale = Al-Majallah Al-Šihhīyah Li-Sharq Al-Mutawassit. 2007;13(2):364-75. PubMed PMID: 17684858.
9. Sugiarto. Analisis Hasil Uji Petik Emisi (Check Spot) Kendaraan Lama di Jakarta vol. 18, no.4., pp 256-262. 2006. Jurnal Teknologi. 2006;18(IV):256-62.
10. Blanchard RA. Examination of older driver perceptions and actual behaviour in sole household drivers and driving couples [Ph.D.]. Ann Arbor: University of Waterloo (Canada); 2008.
11. Merlo DF, Stagi E, Fontana V, Consonni D, Gozza C, Garrone E, et al. A historical mortality study among bus drivers and bus maintenance workers exposed to urban air pollutants in the city of Genoa, Italy. Occupational And Environmental Medicine. 2010;67(9):611-9. PubMed PMID: 20576925.
12. Skok W. Knowledge management: New York City taxi cab case study. Knowledge and Process Management. 2003 Apr/JunApr/Jun 2003;10(2):127-35. PubMed PMID: 215188659. English.
13. Foon YS, Rashid SNSA, Abdullah H, editors. Driving Practices of Older Malaysian Drivers: The Influence of Knowledge, Attitude and Confidence. NATIONAL conference on postgraduate research (ncon-pgr09); 2009.
14. Azwar S. Sikap Manusia (Teori dan Pengukurannya). Yogyakarta: Liberty; 2000.
15. Flamm BJ. Environmental knowledge, environmental attitudes, and vehicle ownership and use [Ph.D.]. Ann Arbor: University of California, Berkeley; 2006.
16. Tang UW, Wang Z. Determining gaseous emission factors and driver's particle exposures during traffic congestion by vehicle-following measurement techniques. Journal Of The Air & Waste Management Association (1995). 2006;56(11):1532-9. PubMed PMID: 17117738.