

FAKTOR – FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN DEFENSIVE DRIVING PADA PENGEMUDI BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS SEMARANG KORIDOR II, III, DAN VI

Yuwan Martus Tegar Charisma, Ekawati, Baju Widjasena

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

Email: yuwan.charisma@gmail.com

Abstract: Defensive driving is a driving skill to defend himself from possible accidents caused by bad driver behavior. Drivers become one of the factor that cause traffic accidents, such as lack of anticipation, negligence, and driving under the influence of alcohol. An understanding of good defensive driving practices of Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang's driver aims to make the driver more defensive, alert, and able to anticipate the situation so there is no traffic accident. The aim of this study was to analyze factors related the defensive driving of Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang's driver corridor II, III, and VI. This type of research is analytic survey with cross sectional study approach. Population of this study was all of Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang's driver corridor II, III, and VI were 83 respondents and the number of sample in this study were 43 respondents. Sampling techniques of this study was proportional random sampling. Data were collected by using questionnaire and observation. Data were analyzed using chi square test. The result shows that variables related to the defensive driving of Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang's driver corridor II, III, and VI were knowledge ($p=0,024$), attitude ($p=0,001$), perception ($p=0,005$), bus condition ($0,004$), supervisor role ($0,001$) and variables unrelated to the defensive driving were defensive driving training ($p=1,00$) and friends support ($p=0,767$). This research suggests that defensive driving training must be provided to drivers, seat belt safety campaigns for all passengers, and create a discussion about defensive driving every week.

Keywords : Defensive Driving, Driver, Bus Rapid Transit (BRT)

PENDAHULUAN

Transportasi jalan merupakan moda transportasi utama yang memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan nasional serta mempunyai kontribusi besar dalam pangsa angkutan dibandingkan moda lain.¹ Transportasi mendukung pergerakan masyarakat dan memberikan dampak positif, seperti mobilitas yang tinggi bagi masyarakat, waktu perjalanan singkat, akses ke tempat kerja, perawatan medis, rekreasi, dan peluang lain dengan menyediakan layanan mobilitas dasar

untuk masyarakat yang tidak memiliki akses mobil. Perkembangan transportasi juga memberikan dampak negatif, seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara, keadaan jalan yang tidak teratur, dan kecelakaan lalu lintas.²

Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) terdapat kecelakaan tahun 2016 di Indonesia sejumlah 106.129, dengan korban meninggal dunia sebanyak 26.185 orang, luka berat sebanyak 22.558 orang, luka ringan sebanyak 121.550 orang, dan kerugian material sebesar 226.833.000.000,- rupiah.³ Faktor

yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia, yaitu sebesar 93,52% berasal dari faktor manusia, sebesar 2,76% dari faktor kendaraan, sebesar 3,23% dari faktor jalan, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%. Faktor yang paling dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, dimana faktor psikologis dan faktor fisiologi berpengaruh.⁴

Data yang diperoleh dari BLU UPTD Trans Semarang tentang data armada bus BRT Trans Semarang yang mengalami kecelakaan, pada bulan Januari 2017 – Februari 2018 setidaknya terdapat 56 kasus kecelakaan. Kasus kecelakaan lalu lintas paling besar adalah kecelakaan bus BRT dengan mobil sebesar 42,86%, disusul kasus kecelakaan bus BRT dengan motor sebesar 25%, kasus kecelakaan bus BRT dengan truk sebesar 8,93%, dan lainnya sebesar 23,21%, yaitu kecelakaan dengan sesama armada bus BRT, penumpang jatuh saat di shelter, bus BRT menabrak halte, bus BRT menabrak warung, dan rem tidak berfungsi dengan baik.⁵

Memperhatikan besarnya potensi, angka kejadian kecelakaan, dan gangguan kesehatan yang ditimbulkan dari proses berkendara serta kelalaian dan kurang antisipasi/waspada dari pengemudi dalam mengemudi kendaraan, maka diperlukan adanya pencegahan, yaitu dengan menerapkan sistem keselamatan dan kesehatan kerja dalam transportasi. *Defensive driving* merupakan suatu pengembangan lebih lanjut dari konsep *safety driving*. Pengemudi harus mampu mengemudikan kendaraan dengan tenang, mengurangi risiko tabrakan dengan mengantisipasi situasi berbahaya dalam lalu lintas, meski kondisi buruk atau kesalahan yang dilakukan pengemudi lain sesuai dengan filosofi

defensive driving, yaitu selalu waspada dan selalu berpikir jauh ke depan terhadap segala kemungkinan risiko yang terjadi.

Trans Semarang adalah sebuah layanan angkutan massal berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan inovasi reformasi angkutan umum berdasarkan *lesson learned* kota-kota di dunia, yang dikenal dengan sistem transit.⁶ Kegiatan pengembangan angkutan umum berbasis jalan ini dilakukan sebagai salah satu upaya peningkatan pelayanan angkutan umum wilayah perkotaan, kegiatan ini merupakan kerjasama antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam bentuk *Memorandum of Understanding (MoU)* yang masing – masing instansi telah menyepakati kewajiban masing-masing dalam pelaksanaan kegiatan ini.⁷

Survei awal dilakukan dengan tujuan untuk melihat aktivitas pengemudi dan keadaan di *Bus Rapid Transit* (BRT). Armada bus mengawali keberangkatan pada pukul 05.30 WIB pada hari Senin – Sabtu dan pada pukul 05.45 WIB pada hari Minggu. Armada terakhir berangkat pada pukul 17.50 WIB. Pihak pengelola telah memasang stiker pada badan bus sebagai komitmen terhadap keselamatan lalu lintas yang bertuliskan 'Utamakan Keselamatan di Jalan'. Berdasarkan hasil wawancara dengan pegawai BLU Trans Semarang, pengelola divisi operasional melakukan pengecekan kondisi bus setiap hari (malam hari) sebelum armada mulai beroperasi, yaitu berupa formulir checklist Berita Acara Pemeriksaan Laik Jalan (BAPLJ). Fasilitas keselamatan di dalam bus sudah baik, seperti tersedianya APAR (Alat Pemadam Api Ringan), sabuk keselamatan penumpang, pemecah kaca darurat, namun masih ada kekurangan pada

fasilitas kotak P3K (Pertolongan Pertama pada Kecelakaan) dan CCTV (*Closed Circuit Television*).

Peneliti tertarik untuk mengamati lebih lanjut pada Koridor II, III, dan VI. Koridor II (Terminal Terboyo – Terminal Sisemut Ungaran) dioperasikan oleh PT Surya Setia Kusuma, Koridor III (Pelabuhan Tanjung Emas – Elizabeth) dioperasikan oleh PT Mekar Flamboyan, dan Koridor VI (Undip Tembalang – Unnes Sekaran) dioperasikan oleh PT Cakra Mega Transport. Menurut data kecelakaan, Koridor II, III, dan VI memiliki angka kecelakaan yang relatif lebih kecil dibanding koridor yang lain. Menurut hasil wawancara dengan pengelola koridor II, seleksi pengemudi BRT melalui proses tes psikotes, pelatihan, dan berkas lamaran/sertifikat. Calon pengemudi yang mendaftar bekerja di BRT akan diberikan pelatihan terutama praktek mengemudi. Calon pengemudi akan diuji coba dengan waktu yang telah ditentukan oleh manajemen untuk mengetahui kompetensi yang dimiliki. Setelah dinyatakan lulus, maka akan diangkat sebagai pengemudi BRT. Syarat lain adalah kepemilikan SIM B1 Umum. Ada *awarding* bagi pengemudi BRT yang sedikit melakukan kesalahan saat mengemudi. Pengelola akan mendapatkan informasi dari UPTD BLU Trans Semarang terkait pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi, yang dapat dilihat dari pantauan CCTV (*Closed Circuit Television*) yang dikontrol dari kantor BLU.

Berdasarkan pengamatan, koridor II, III, dan VI memiliki trayek dengan kondisi jalan yang naik – turun atau mendaki dan melintasi pusat Kota Semarang. Selama melakukan survei, peneliti melihat beberapa hal yang sering dilupakan oleh pengemudi di koridor II, III, dan VI, yaitu

penggunaan *safety belt*. Peneliti mencoba untuk mengamati praktik mengemudi yang dilakukan oleh salah satu pengemudi BRT koridor III, dimana posisi tangan pengemudi tidak pada posisi yang seharusnya, yaitu tangan kanan disandarkan ke pintu dan kemudi hanya dipegang oleh tangan kiri. Kemudian peneliti mencoba mengamati pada Koridor VI dari *pool* Halte Unnes Sekaran. Pada *pool* Unnes Sekaran, terdapat tiga bus yang parkir dalam keadaan teratur. Pada saat bus sudah berjalan, peneliti mengamati bahwa pengemudi tidak menggunakan *safety belt*. Beberapa pengemudi mampu mengontrol emosi saat kondisi diluar bus dalam keadaan macet dan adanya provokasi melalui bunyi klakson dari pengguna jalan lain.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan oleh peneliti dan beberapa data pendukung, maka peneliti tertarik melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui faktor – faktor yang berhubungan dengan *defensive driving* pada Pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah survei analitik dan dilakukan dengan menggunakan pendekatan *cross sectional study*. Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *proportional random sampling*. Dalam penelitian ini populasinya adalah seluruh pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI yang berjumlah 83 orang dan sampel penelitian sebanyak 43 responden. Analisis data yang digunakan adalah uji statistik *chi square*.

Variabel	P-value	Kesimpulan		Total
Pengetahuan	0,024	Ada hubungan		
Sikap	0,001	Ada hubungan		
		Baik		
Persepsi	0,005	Ada hubungan		
		Baik		
Pengetahuan	7,004	70,0	30,0	10
		27,3	72,7	33
Pelatihan	1,000	Tidak ada hubungan		
		70,6	29,4	17
Peran Atasan	4,001	15,4	84,6	26
		Ada hubungan		
Persepsi	12,076	63,2	36,8	19
		16,7	83,3	24
Kondisi	10	71,4	28,6	14
		Ada hubungan		
Kendaraan	6	20,7	79,3	29
		Ada hubungan		
Pelatihan	13	38,2	61,8	34
		Ada hubungan		
Defensive Driving	3	33,3	66,7	9
		Ada hubungan		
Peran	13	65,0	35,0	20
		13,0	87,0	23
Atasan	11	40,7	59,3	27
		Ada hubungan		
Dukungan	5	31,2	68,8	16
		Ada hubungan		
Kerja	11	40,7	59,3	27
		Ada hubungan		
Mendukung	5	31,2	68,8	16
		Ada hubungan		

Trans Semarang Koridor II, III, dan VI (p=0,024). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa semakin tinggi pengetahuan responden terkait *defensive driving*, maka semakin baik penerapan *defensive driving*, begitupun sebaliknya semakin rendah pengetahuan responden terkait *defensive driving* maka semakin kurang baik pula penerapan *defensive driving*.

Hal ini sesuai dengan teori Lawrence Green yang menyatakan bahwa seseorang yang memiliki pengetahuan yang baik, maka ia akan memiliki kemampuan yang cukup untuk melakukan perilaku yang positif. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Kua, pengetahuan yang baik mampu meningkatkan performa dan kinerja pengemudi dalam mengemudikan kendaraan.⁸ Pengetahuan dan pemahaman yang tepat dalam hal mengemudi dengan benar, praktis akan meminimalisir kecelakaan lalu lintas.⁹ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semakin baiknya pengetahuan seseorang akan memberikan dampak terhadap perilaku saat mengemudikan kendaraan. Dimana perilaku aman responden dengan pengetahuan baik lebih besar kemungkinannya untuk melakukan tindakan aman dan hati-hati saat mengemudi dibandingkan dengan responden yang memiliki pengetahuan kurang. Dengan adanya pengetahuan yang baik maka akan terwujud dalam sikap yang baik pula, dan akan terbentuk menjadi praktik yang baik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Rekapitulasi Tabulasi Silang

Tabel 2. Nilai *p-value* Hubungan Variabel Bebas dengan Stres Kerja

Pengetahuan dengan *Defensive Driving*

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa ada hubungan antara pengetahuan responden dengan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT)

Sikap dengan Defensive Driving

Hasil penelitian membuktikan bahwa sikap berhubungan dengan *defensive driving* ($p=0,001$), menunjukkan bahwa semakin baik sikap responden terkait *defensive driving*, maka semakin baik juga penerapan *defensive driving*. Sebaliknya, semakin kurang baik sikap responden terkait *defensive driving* maka semakin kurang baik penerapan *defensive driving*.

Sikap cenderung berhubungan dengan hal yang akan dilakukan ketika mengemudi. Sikap lebih menegaskan pentingnya cara pandang bahwa sebagai pengemudi tidak boleh egois dan menang sendiri. Hal yang diutamakan adalah kepentingan umum. Pengemudi yang memiliki sikap yang baik, bersedia saling mengalah dan bergantian bila mendapati antrian di jalanan. Hal ini sejalan dengan konsep dari Indonesia *Defensive Driving Centre* (IDDC) dimana salah satu hal penting dalam kondisi pengemudi adalah kemampuan mengontrol sikap dan emosi. Dalam *defensive driving*, kita harus bisa mengatur dan mengontrol sikap. Jika Anda menemui pengemudi yang tidak sabar, jangan sampai terpengaruh, sediakan ruang dan biarkan dia melewati kita.¹⁰

Persepsi dengan Defensive Driving

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa ada hubungan antara persepsi responden dengan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI ($p=0,005$). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa semakin baik persepsi responden terkait *defensive driving*, maka semakin baik penerapan *defensive driving*, begitupun sebaliknya semakin kurang baik pengetahuan responden terkait *defensive driving* maka

semakin kurang baik pula penerapan *defensive driving*.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, pengemudi yang memiliki persepsi negatif mengenai perilaku *defensive driving* tidak aman dalam berkendara, sedangkan pengemudi yang memiliki persepsi positif cenderung untuk lebih berperilaku aman dalam mengemudi. Semakin sering seseorang mengemudikan kendaraannya, maka semakin banyak pengalaman pribadi mengenai resiko yang dihadapi, pengetahuan mengenai resiko tersebut, dan persepsi mengenai kemampuan mengendalikan resiko, sehingga semakin baik persepsi mereka terhadap perilaku *defensive driving*. Sebaiknya, jika pengemudi merasa aman dengan kendaraan yang dimilikinya maka kemungkinan pengemudi tersebut akan berpersepsi resiko keselamatan berkendara yang buruk.¹¹

Kondisi Kendaraan dengan Defensive Driving

Hasil penelitian menyatakan bahwa kondisi kendaraan berhubungan dengan *defensive driving* ($p=0,004$), menunjukkan bahwa semakin sesuai kondisi kendaraan bus responden terkait *defensive driving*, maka semakin baik juga penerapan *defensive driving*. Sebaliknya, semakin kurang sesuai kondisi kendaraan bus responden terkait *defensive driving* maka semakin kurang baik penerapan *defensive driving*.

Hal ini sejalan dengan teori Lawrence Green dimana kondisi kendaraan merupakan faktor pemungkin (*enabling*), faktor yang memungkinkan terjadinya perubahan perilaku, dalam hal ini perilaku yang dimaksud adalah perilaku *defensive driving*. Hal ini terjadi dikarenakan pengemudi cenderung berperilaku

defensif ketika bus yang digunakan dalam kondisi baik dan sesuai dengan *checklist* pemeriksaan dinyatakan aman untuk digunakan. Hasil penelitian ini juga didukung oleh konsep dari Indonesia *Defensive Driving Center* (IDDC) dimana sebelum berkendara sebaiknya selalu sempatkan untuk memeriksa kendaraan sehingga perilaku *defensive driving* pengemudi mampu meningkat, konsep tersebut dikenal dengan istilah POWER, yaitu *Petrol* (bahan bakar), *Oil* (oli mesin), *Water* (air radiator dan air wiper), *Electrical* (lampu-lampu) dan *Rubber* (ban, wiper, dan lainnya).¹⁰

Pelatihan *Defensive Driving* dengan *Defensive Driving*

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa tidak ada hubungan antara pelatihan *defensive driving* dengan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI ($p = 1,000$).

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan konsep dari Indonesia *Defensive Driving Center* (IDDC), bahwa pelatihan *defensive driving* berhubungan dengan keterampilan mengemudi yang defensif.³⁹ Pelatihan *defensive driving* akan memberikan panduan untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan mengemudi yang selamat dalam beberapa situasi dan kondisi yang tidak normal, sehingga pengemudi akan melakukan tindakan yang tepat dan benar ketika terjadi situasi dan kondisi yang tidak normal. Pengemudi menjadi lebih paham untuk selalu mengemudi dengan aman, benar, efisien, dan bertanggungjawab. Penelitian oleh Cavallo menunjukkan bahwa pengemudi yang mendapatkan pelatihan yang lebih banyak, akan meningkatkan lebih banyak pengalaman pengemudi untuk

mengatasi tantangan dalam berbagai situasi.¹²

Menurut hasil penelitian di lapangan, mayoritas responden tidak pernah mengikuti pelatihan mengenai *defensive driving*. Beberapa pengemudi yang pernah mendapatkan pelatihan *defensive driving*, didapatkan pada saat bekerja sebagai pengemudi taksi, pengemudi truk, dan pengemudi bus antar kota antar provinsi. Sebaiknya, perlu dilakukan pendidikan berupa pelatihan *defensive driving* untuk pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang perlu untuk berkoordinasi dengan perusahaan operasional Koridor II, III, dan VI untuk membahas pengadaan waktu, tempat, dan anggaran untuk pelatihan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang agar perilaku *defensive driving* pengemudi meningkat, meliputi pengetahuan tentang interaksi manusia kendaraan dengan lingkungan, mengembangkan keahlian berkendara, dan mempengaruhi secara positif perilaku pengemudi. Hal ini akan menciptakan kebiasaan mengemudi yang lebih aman dan dapat menurunkan jumlah angka kecelakaan. BLU Trans Semarang diharapkan mampu menyusun kebijakan berupa aturan kepada perusahaan operasional koridor terkait kewajiban memberikan pelatihan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.

Peran Atasan dengan *Defensive Driving*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan antara peran atasan dengan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI ($p = 0,001$). Semakin baik peran atasan terkait *defensive driving*, maka

semakin baik penerapan *defensive driving*, sebaliknya semakin kurang baik peran atasan terkait *defensive driving* maka semakin kurang baik pula penerapan *defensive driving*.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rafferly dan Wundersitz, yang menunjukkan bahwa lingkungan belajar terbaik untuk pengemudi yang sebenarnya ada di bawah pengawasan atasan, instruktur, atau pengemudi yang lebih berpengalaman. Pengawasan yang baik mampu mengurangi risiko kecelakaan.¹³ Peran atasan sudah baik, hal ini terjadi karena atasan sudah peduli dengan pengemudi. Sistem sanksi yang diterapkan sudah baik, sehingga pengemudi cenderung untuk mengemudi dengan benar, hati-hati, dan bertanggungjawab dalam mengemudikan kendaraannya. Untuk mencegah pengemudi dalam pemakaian alkohol, sebaiknya BLU Trans Semarang melakukan *sweeping* secara rutin 2 minggu sekali untuk mengecek lisensi pengemudi dan tes alkohol.

Dukungan Rekan Kerja dengan Defensive Driving

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa tidak ada hubungan antara dukungan rekan kerja dengan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI ($p=0,767$). Hal ini tidak sesuai dengan Teori Lawrence Green yang menyatakan bahwa dukungan rekan kerja merupakan faktor penguat (*reinforcing*), yaitu faktor yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Elton Mayo dalam teorinya menyebutkan bahwa perilaku dan perasaan seseorang berkaitan erat, selain itu pengaruh kelompok terasa kuat dalam mengubah perilaku individu.

Tidak adanya hubungan antara dukungan rekan kerja dan *defensive driving* dapat terjadi karena jarang adanya komunikasi sesama pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang karena jadwal keberangkatan bus yang berbeda. Komunikasi antar pengemudi terjadi saat malam hari di garasi bus, ketika pekerjaan sudah selesai. Perusahaan pengelola perlu untuk menyusun kegiatan sesi *sharing* rutin 1 minggu sekali antar pengemudi dengan topik pembahasan seputar teknik dan tips *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang. Komunikasi interpersonal inilah yang memungkinkan terjadinya perubahan perilaku seseorang, baik perubahan perilaku secara positif maupun negatif.

KESIMPULAN DAN SARAN **Kesimpulan**

Mayoritas pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Koridor II, III, dan VI masuk dalam kategori umur dewasa akhir (36-45 tahun), berpendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP), dan masa kerja kurang dari 5 tahun. Ada hubungan antara pengetahuan, sikap, persepsi, kondisi kendaraan, dan peran atasan dengan *defensive driving*. Tidak ada hubungan antara pelatihan *defensive driving* dan dukungan rekan kerja dengan *defensive driving*.

Saran **Bagi BLU Trans Semarang**

1. Sebaiknya BLU Trans Semarang berkoordinasi dengan perusahaan operasional Koridor II, III, dan VI berupa pengadaan waktu, tempat, dan anggaran untuk pelatihan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang

- agar pengetahuan pengemudi meningkat.
- Menyusun kebijakan berupa aturan kepada perusahaan operasional koridor terkait kewajiban memberikan pelatihan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
 - Membuat sign atau poster kampanye tentang penggunaan sabuk pengaman bagi penumpang.
 - Mengadakan BRT sweeping secara rutin 2 minggu sekali untuk mengecek lisensi pengemudi dan tes alkohol.

Bagi Perusahaan Koridor II, III, dan VI

- Mengadakan kerjasama dengan Satlantas Kota Semarang atau lembaga pelatihan untuk mengadakan pelatihan *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
- Menyusun kegiatan berupa P5M (Pembicaraan 5 Menit) yang dipimpin oleh bidang operasional, dilaksanakan rutin 1 minggu sekali di pagi hari untuk pengemudi dengan topik pembahasan seputar teknik dan tips *defensive driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
- Memberikan pelatihan *defensive driving* pada seleksi awal recruitment pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.

Pengemudi

- Melakukan pengaduan di sore hari saat bus masuk garasi pada bagian operasional atau teknisi jika ditemukan kerusakan atau kondisi yang tidak sesuai pada kendaraan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.

- Memeriksa kembali kondisi kendaraan di pagi hari, seperti ban, performa rem, dan selalu melakukan pengujian rem sebelum memasuki jalan menurun.

DAFTAR PUSTAKA

- Menteri Perhubungan. *Keputusan Menteri Perhubungan No KM.7 Tahun 2010 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014*. 2010.
- Nugroho, U. *Outer Ring Road Sebagai Alternatif Solusi Permasalahan Transportasi Kota Semarang*. (Riptek, Vol.3, No. 1, Tahun 2009, Hal.: 35-43); 2009.
- Badan Pusat Statistik. *Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2016*. 2016.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. *Perhubungan Darat Dalam Angka*. 2012.
- BLU UPTD Trans Semarang. *Data Armada Bus BRT Trans Semarang Yang Mengalami Kecelakaan*. 2018.
- BLU UPTD Trans Semarang. *Company Profile BRT BLU UPTD Trans Semarang*. 2017.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. *Laporan Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2011*. 2012.
- Kua, A., Korner-Bitensky, N., Desrosiers, J., Manson-Hing, M. & Marshall, S., (2007). *Older driver retraining: A systematic review of evidence of*

- effectiveness*. Journal of Safety Research, 38(1): 81-90.
9. M M & C. *AAA Foundation and BMW of North America Collaborate to Evaluate Effectiveness of Driver Education*; 2004.
 10. Indonesia Defensive Driving Center. *Defensive and Responsible Driving Training Program for Bus Driver*.
 11. Pamungkas N S. *Analisis Karakteristik Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Jalan Bebas Hambatan*. Semarang: Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Semarang; 2011.
 12. Cavallo, A. & Oh, S. *An overview of Victoria's new drive test: The GLS context and summary of results*. Proceedings of 2008 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference; 2008.
 13. Rafferty, S.J. & Wundersitz, L.N. *The Efficacy of Road Safety Education in Schools: A review of current approaches*. CASR Report Series CSR077. The University of Adelaide; 2011.