

FAKTOR – FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI BUS RAPID TRANSIT TRANS SEMARANG KORIDOR I

Dimas Adiyanto^{1*}, Bina Kurniawan², Ida Wahyuni²

¹ Mahasiswa Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

² Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

*Corresponding author : dimasadiyanto20@gmail.com

ABSTRACT

Safety driving is a way of driving based on safety standards by implementing safe driving behavior that is to anticipate dangerous situations and reduce the risk of accidents and traffic problems. The majority of traffic accidents occur due to human error, this is caused by lack of driving discipline and drivers' ignorance of safe driving procedures. Therefore we need an approach to determine the driving behavior in the causes of accidents that occur caused by human error. The purpose of the study to analyze the relationship between individual characteristics, predisposing, enabling, and reinforcing factors with safety driving behavior in Bus Rapid Transit Trans Semarang corridor I drivers. The research used quantitative research by analytic survey with cross sectional study approach. The population of this study is all the drivers of the Bus Rapid Transit Trans Semarang Corridor 1 with total 43 people. The sample in this study used a total sample population, the sample in this study amounted to 43 people. Data in this study were collected by using an angket. Based on the chi-square statistical test, the result shows the variables that related with safety driving behaviour are knowledge (p-value = 0.010), attitude (p-value = 0.021), safety driving training (p-value = 0.008). and variables unrelated to the safety driving behaviour is the working period (p-value = 0.098), driving duration (p-value - 0.988), rest time (p-value = 0.069, vehicle condition (p-value = 0.094), motivation/family support (p-value = 0.780). This research suggests providing safety driving training to all drivers of Bus Rapid Transit Trans Semarang to increase driver knowledge and awareness of driving safety, and the driver's abilities and skills.

Keywords : *Safety driving, Behaviour, Driver, Bus Rapid Transit Trans Semarang*

PENDAHULUAN

Transportasi sebagai pendukung dan penunjang aspek kehidupan manusia, serta sebagai salah satu upaya pendukung dalam pergerakan dan mobilitas masyarakat akan memberikan dampak positif terhadap semakin bertambahnya jumlah pertumbuhan penduduk dan perkembangan suatu wilayah. Namun, dengan berkembangnya transportasi tidak hanya memberikan dampak positif saja tetapi juga memberikan dampak negatif, contohnya seperti kemacetan, keadaan jalan yang tidak teratur, dan kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyumbang kecelakaan tertinggi di dunia. Pada *Global Status Report on Road Safety 2018* yang di lansir oleh WHO pada Desember 2018 disebutkan bahwa setiap tahunnya, di seluruh dunia terdapat lebih dari 1,35 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.¹ Di Indonesia sepanjang tahun 2019 terdapat 107.500 peristiwa kecelakaan lalu lintas, jumlah ini meningkat 3% dari tahun 2018 lalu dengan kecelakaan yang berjumlah 103.672 peristiwa.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas *Bus Rapid Transit* Trans Semarang yang didapatkan dari BLU UPTD (Badan Layanan Umum Unit Pelaksana Teknis) sebagai pengelola *Bus Rapid Transit* Trans Semarang di bawah naungan Dinas Perhubungan Kota Semarang, diketahui bahwa *Bus Rapid Transit* Trans Semarang masih sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat dilihat dari data kecelakaan lalu lintas *Bus Rapid Transit* Trans Semarang tahun 2017 – 2019 tiap masing – masing koridor. Jumlah kecelakaan yang dialami *Bus Rapid Transit* Trans Semarang pada tahun 2017 yaitu sejumlah 37 kasus, pada tahun 2018 kasus kecelakaan mengalami peningkatan hampir 5 kali lipat. Sedangkan pada tahun 2019 mengalami peningkatan hampir 2 kali lipat yaitu sejumlah 285 kasus kecelakaan.²

Dari total jumlah kecelakaan yang dialami *Bus Rapid Transit* Trans Semarang, Koridor I dengan area layanan rute Terminal Mangkang - Terminal Penggaron yang dipegang oleh PT. Sembilan – Sembilan Cahaya merupakan Koridor yang memiliki angka kecelakaan paling tinggi dibandingkan dengan koridor lain. Pada

tahun 2017 Koridor I memiliki jumlah angka kecelakaan sebesar 16 kasus, pada tahun 2018 meningkat menjadi 73 kasus, dan pada tahun 2019 mengalami peningkatan kembali dengan jumlah 89 kasus. Berdasarkan data faktor penyebab kecelakaan dapat diketahui faktor kesalahan pengemudi menjadi faktor utama terhadap penyebab kecelakaan. Menurut penuturan kepala BLU Trans Semarang kecelakaan tersebut terjadi karena pengemudi bus mengemudi secara terburu-buru dan tidak hati-hati. Faktor dari perilaku manusia merupakan salah satu faktor dalam penentu aman atau tidaknya pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya.³

Berdasarkan survei awal yang dilakukan peneliti bertujuan untuk mengetahui bagaimana praktik mengemudi pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang. Peneliti menggunakan metode pengamatan dengan memperhatikan bus saat berkendara di jalan dan menaiki bus untuk mengetahui perilaku pengemudinya. Pada saat melakukan pengamatan peneliti menjumpai *Bus Rapid Transit* Trans Semarang yang masih sering berpindah jalur secara mendadak dan tidak menggunakan lampu sein, selain itu peneliti juga masih sering melihat bus tidak mematuhi peraturan lalu lintas seperti melanggar marka jalan dan mendahului kendaraan lain di tikungan. Pada saat menaiki bus peneliti melihat aktivitas pengemudi, peneliti masih sering menjumpai pengemudi bermain hp saat mengemudi, kemudian saat bus sudah jalan peneliti mendapati bahwa pengemudi sering melajukan kendaraannya dengan kecepatan 60 – 80 km/jam dalam lintas kota, selain itu peneliti masih melihat pengemudi yang masih sering memakan snack atau minum saat posisi bus masih melaju. Tentu hal ini dapat menurunkan konsentrasi pengemudi dan dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Informasi yang menunjukkan bahwa pengemudi ini terdapat masalah dalam mengemudikan kendaraannya di dukung dari data aduan, keluhan, dan saran dari pengguna layanan yang di terima pihak BLU UPTD Trans Semarang.

Tingginya angka kecelakaan pada koridor I ini menunjukkan masih kurangnya kesadaran pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang untuk berperilaku aman pada saat mengemudi. Selain itu faktor kondisi kendaraan dan kondisi jalan juga merupakan faktor yang penting karena koridor I merupakan koridor dengan kondisi jalan yang cukup ramai dan padat.²

Memperhatikan besarnya potensi angka kejadian kecelakaan yang di timbulkan dari proses berkendara dan dari kelalalain dan antisipasi yang kurang dari pengemudi maka diperlukan adanya pencegahan, yaitu dengan menerapkan sistem keselamatan dan kesehatan kerja dalam transportasi yaitu *safety driving*, serta sebuah pendekatan untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi hubungan terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang saat tugas kerjanya serta rekomendasi atau solusi perbaikannya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I sejumlah 43 orang. Sampel dalam penelitian ini menggunakan keseluruhan total populasi (total sample), sehingga besar sampel penelitian ini yaitu sejumlah 43 orang pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I. Variabel yang dikaji terdiri dari variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas terdiri dari karakteristik individu (masa kerja, durasi mengemudi, dan waktu istirahat), *predisposing factor* (pengetahuan, dan sikap), *enabling factor* (kondisi kendaraan, dan pelatihan *safety driving*), *reinforcing factor* (motivasi/dukungan keluarga). Sedangkan variabel terikat yang akan dilakukan pengujian adalah perilaku *safety driving*. Pengumpulan data penelitian dilakukan melalui pengisian angket. Analisis data dilakukan dengan menggunakan uji *Chi-Square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum

Bus Rapid Transit Trans Semarang adalah sistem transportasi bus cepat di di Kota Semarang yang dikelola oleh BLU UPTD Trans Semarang di bawah Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kota Semarang.

Koridor I adalah koridor Trans Semarang yang beroperasi dengan trayek Terminal Penggaron – Terminal Mangkang. Rute ini termasuk rute yang jaraknya terjauh dibandingkan dengan koridor lainnya. Koridor I di operator oleh PT. Sembilan-sembilan Cahaya, operator yang menaungi driver pada koridor I.

Pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang pada Koridor I berjumlah 43 orang, dengan pembagian pengemudi yang berasal dari terminal penggaron berjumlah 24 orang dan pengemudi yang berasal dari terminal

mangkang berjumlah 19 orang. Pengemudi memulai pekerjaan mulai dari pukul 05.30 yang merupakan keberangkatan awal bus pertama dan akhir keberangkatan pukul 17.50. Pengemudi membutuhkan waktu sekitar 60 – 90 menit untuk sekali trip keberangkatan dari pool awal ke pool akhir. Pengemudi tidak berkewajiban untuk mencari penumpang demi memperoleh penghasilan yang lebih. Sehingga pengemudi tidak perlu terburu-buru dalam mengemudikan kendaraannya untuk berebut penumpang.

Pada Operasional Bus, Divisi Operasional melakukan pengecekan kondisi bus setiap hari sebelum armada mulai beroperasi dengan menggunakan pedoman checklist Berita Acara Pemeriksaan Laik Jalan (BAPLJ). Dalam BAPLJ berisi checklist bagian kendaraan, kelengkapan kendaraan, catatan operasional kegiatan, dll. Untuk kecepatan operasional Bus Trans Semarang dibatasi 60 km/jam di lintas kota, dan 30 km/jam di lintas non kota. Tetapi faktanya, banyak pengemudi yang mengendarai busnya dengan kecepatan di atas batas kecepatan yang telah ditentukan dan mengendarai bus secara ugal-ugalan, sehingga tidak sedikit kasus kecelakaan karena hal ini.

Analisis Univariat

Tabel 1 Distribusi Frekuensi Variabel

Variabel	Kategori	Jumlah	
		N	(%)
Masa Kerja	< 2 tahun	20	46.5
	≥ 2 tahun	23	53.5
Durasi Mengemudi	< 8 jam	15	34.9
	≥ 8 jam	28	65.1
Waktu Istirahat	< 15 menit	26	60.5
	≥ 15 menit	17	39.5
Pengetahuan	Rendah	21	48.8

Analisis Bivariat

Tabel 2 Tabulasi Silang Variabel

Variabel	Kategori	Safety Driving				p-value
		Kurang		Baik		
		f	%	f	%	
Masa Kerja	< 2 Tahun	12	60.0	8	40.0	0,098
	≥ 2 Tahun	8	34.8	15	65.2	
Durasi Mengemudi	< 8 Jam	7	46.7	8	53.3	0,988
	≥ 8 Jam	13	46.4	15	53.6	
Waktu Istirahat	< 15 Menit	15	57.7	11	42.3	0,069
	≥ 15 Menit	5	29.4	12	70.6	
Pengetahuan	Rendah	14	66.7	7	33.3	0,010
	Tinggi	6	27.3	16	72.7	
Sikap	Kurang	14	63.6	8	36.4	0,021

	Tinggi	22	51.2
Sikap	Kurang	22	51.2
	Baik	21	48.8
Pelatihan Safety Driving	Pernah	10	23.3
	Tidak pernah	33	76.7
Kondisi Kendaraan	Tidak sesuai	17	39.5
	Sesuai	26	60.5
Motivasi/Dukungan Keluarga	Kurang mendukung	16	37.2
	Mendukung	27	62.8
Perilaku Safety Driving	Kurang	20	46.5
	Baik	23	53.5

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat pengemudi *Bus Rapid Transit* Semarang yang berperilaku *safety driving* kurang sebanyak 20 pengemudi (46,5%). Berdasarkan faktor karakteristik Individu yaitu masa kerja, durasi mengemudi, dan waktu istirahat mayoritas memiliki masa kerja ≥ 2 tahun, durasi mengemudi ≥ 8 jam perharinya, dan waktu istirahat < 15 menit per-trip. Berdasarkan faktor predisposing yaitu pengetahuan dan sikap, terdapat sebanyak 48,8% pengemudi memiliki pengetahuan yang rendah dan 51,2 pengemudi memiliki sikap yang masih kurang. berdasarkan faktor enabling yaitu pelatihan *safety driving* dan kondisi kendaraan, hanya terdapat 23,3% pengemudi yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving* dan terdapat sebanyak 39,5% kondisi kendaraan yang digunakan oleh pengemudi dalam kondisi yang mendukung. Berdasarkan faktor reinforcing yaitu motivasi/dukungan keluarga sebanyak 62,8% pengemudi mendapatkan motivasi atau dukungan dari keluarga

	Baik	6	28.6	15	71.4	
Pelatihan Safety Driving	Pernah Mengikuti	1	10.0	9	90.0	0,008
	Tidak Pernah Mengikuti	19	57.6	14	42.4	
Kondisi Kendaraan	Tidak Sesuai	8	47.1	9	52.9	0,954
	Sesuai	12	46.2	14	53.8	
Motivasi/dukungan keluarga	Kurang Mendukung	7	43.8	9	56.3	0,780
	Mendukung	13	46.5	14	53.5	

a. Hubungan antara Masa Kerja dengan Perilaku Safety Driving

Hasil uji hubungan antara masa kerja dengan perilaku safety driving diperoleh signifikansi sebesar 0,098 ($>0,05$) yang berarti tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan perilaku safety driving pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I.

Dalam hasil yang diperoleh masih terdapat pengemudi yang memiliki masa kerja lama tapi tidak berperilaku safety driving. Hal ini tidak sesuai dengan teori yang menyebutkan pada umumnya dengan masa kerja yang lama maka seharusnya akan memberikan pengalaman yang lebih pada pengemudi tersebut dengan bertambahnya kemampuan, keterampilan, dan pengetahuan dalam mengemudikan bus. Namun, disini lain masa kerja yang lama tidak hanya memberikan pengaruh positif saja, melainkan juga memberikan pengaruh negatif. Pengemudi yang memiliki masa kerja yang lama cenderung menyepelkan bahaya – bahaya dan risiko yang mungkin terjadi saat pengemudi tersebut melaksanakan pekerjaannya karena mereka merasa sudah berpengalaman dan mereka berpresepsi bahwa pengemudi tersebut sudah menguasai kendaraan dan medan yang ada di tempat kerja.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinogroho yang menunjukkan tidak ada hubungan antara masa kerja dengan praktik safety driving pada pengemudi angkutan kota jurusan banyumanik - johar. Nurcahyo mengatakan hal ini bertentangan dengan teori yang ada, dimana masa kerja dapat mempengaruhi perilaku.⁴

b. Hubungan antara Durasi Mengemudi dengan Perilaku Safety Driving

Hasil uji hubungan antara durasi mengemudi dengan perilaku safety driving di peroleh signifikansi sebesar 0,988 ($>0,05$) yang berarti tidak terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada

pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor 1. Hasil Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi yuwono yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara lama kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir Bus di terminal Tirtonadi.⁵

Durasi mengemudi sebagaimana yang sudah tertuang dalam UUD pasal 90 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ disebutkan bahwa durasi mengemudi maksimal adalah 8 jam sehari bagi mereka para pengemudi atau pekerja yang mengemudikan angkutan umum dan barang. Pengemudi di izinkan untuk mengemudi selama 4 jam secara berturut-turut setelah itu diwajibkan untuk beristirahat minimalnya 30 menit.⁶

Data dilapangan menunjukkan rata – rata durasi mengemudi pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang koridor I kurang lebih 8 jam. Bisa kurang bisa lebih tergantung dari kondisi dilapangan, jika terdapat masalah saat di jalan atau sedang mengalami kemacetan maka akan menambah durasi mengemudinya. Tidak terdapatnya hubungan antara durasi mengemudi dengan perilaku safety driving dikarenakan waktu operasional Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I terdapat trip keberangkatan dalam sehari yang berjumlah 6 trip dan dalam satu kali trip terdapat waktu tunggu untuk menjalankan trip berikutnya. Sehingga dalam durasi mengemudi < 8 jam atau ≥ 8 jam tidak akan mempengaruhi perilaku pengemudi tersebut terkait safety driving, karena mereka tidak merasa terburu-buru, tidak di kejar waktu, dan tidak di kejar target.

c. Hubungan antara Waktu Istirahat Dengan Perilaku Safety Driving

Hasil uji hubungan antara waktu istirahat pengemudi dengan perilaku safety driving di peroleh signifikansi 0,069 ($>0,05$), yang berarti tidak terdapat hubungan antara waktu istirahat dengan perilaku safety driving pada pengemudi

Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I

Diketahui bahwa pada pengemudi yang memiliki waktu istirahat < 15 menit dan memiliki perilaku *safety driving* kurang yaitu sejumlah 15 responden (57,7%), Hal ini dikarenakan Waktu istirahat yang kurang dapat mengakibatkan kelelahan kerja, sehingga istirahat yang cukup adalah hal yang sangat penting bagi pengemudi, karena dengan pemanfaatan waktu istirahat yang baik dapat membantu menjaga dan memulihkan kondisi tubuh agar tidak mengalami kelelahan. Waktu istirahat sudah ditentukan dan tercantum dalam pasal 3 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁶ Waktu istirahat pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang koridor 1 pada operasionalnya sudah memiliki waktu istirahat yang cukup dan sesuai, rata – rata pengemudi mendapatkan waktu istirahat sekitar 15 menit dalam satu kali trip atau keberangkatan, bisa lebih atau kurang karena dalam keberangkatannya tiap trip telah di tentukan dan terdapat *time keepernya*. Waktu istirahat yang cukup menurunkan risiko terjadinya kelelahan pada pengemudi, jika pengemudi tidak merasa lelah membuat pengemudi cenderung berkonsentrasi saat mengemudi, serta dapat meningkatkan perilaku *safety* saat mengemudikan bus.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ahmad Alfani Rohman Noviandi mengenai faktor yang mempengaruhi perilaku tidak aman pada sopir bus trayek jember-kencong-Lumajang yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara durasi mengemudi dengan perilaku mengemudi tidak aman.³

d. Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Driving*

Hasil uji hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety driving* di peroleh signifikansi sebesar 0,010 (<0,05) yang berarti terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I.

Terdapatnya hubungan menunjukkan bahwa hasil ini sesuai dengan teori yang menyebutkan seseorang yang memiliki pengetahuan yang baik akan memberikan pula pengaruh yang baik bagi perilakunya. Pada pengemudi dengan pengetahuan tinggi, mereka cenderung

memiliki sikap dan *awareness* yang baik terkait perilaku mengemudi yang aman, selain itu pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi cenderung lebih memahami tata cara berperilaku aman saat mengemudikan bus, sehingga mereka mampu menerapkan *safety driving* dengan baik. Sedangkan pengemudi yang memiliki pengetahuan rendah cenderung berperilaku tidak aman saat mengemudi dikarenakan mereka tidak memperhatikan aspek – aspek keselamatan dalam berkendara. Mereka cenderung melaksanakan pekerjaannya untuk memenuhi kewajibannya saja. Oleh karena itu perlu adanya edukasi terkait *safety driving* mulai dari tata cara berperilaku aman saat sebelum mengemudi, saat mengemudi dan setelah mengemudi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Avendika Bagoes pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di terminal terboyo Semarang yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan *safety driving*.⁸

e. Hubungan antara Sikap dengan Perilaku *Safety Driving*

Hasil uji hubungan antara sikap dengan perilaku *safety driving* di peroleh signifikansi sebesar 0,021 (<0,05) yang berarti terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I.

Pada pengemudi yang memiliki sikap kurang dikarenakan pengemudi tersebut masih belum bisa menyikapi kejadian kejadian tertentu saat mengemudikan kendaraan contohnya seperti mengangkat telfon saat mengemudi, makan snack dan minum untuk menghilangkan kantuk. Tentu hal tersebut dapat menurunkan konsentrasi pengemudi dan dapat menimbulkan pengemudi menjadi langah saat berkendara. Pada pengemudi yang memiliki sikap baik dalam mengemudikan kendaraan cenderung akan berperilaku *safety driving* baik, karena mereka tahu mengenai hal-hal yang mungkin terjadi selama mengemudi dan tahu bagaimana harus bersikap. Hal ini sejalan dengan teori, sikap yang baik akan mempengaruhi perilaku seseorang secara baik.⁹

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yuwan Martus pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang koridor II, III, dan VI yang

menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan defensive driving.¹⁰

f. Hubungan antara Pelatihan Safety Driving dengan Perilaku Safety Driving

Hasil uji hubungan antara pelatihan safety driving dengan perilaku *safety driving* dapat diperoleh nilai signifikansi sebesar $= 0,008 (<0,05)$ yang berarti bahwa terdapat hubungan antara pelatihan *safety driving* dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I.

Dari total responden yang pernah mengikuti pelatihan safety driving dan masih memiliki perilaku *safety driving* kurang hanya terdapat 10% responden. Sedangkan pada responden yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving* dan memiliki perilaku *safety driving* baik terdapat 90% responden. Hal ini menunjukkan bahwa pelatihan *safety driving* dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi secara aman. Jadi pengemudi yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving* cenderung akan lebih berperilaku aman dalam mengemudikan kendaraannya dibandingkan dengan pengemudi yang tidak pernah mengikuti *safety driving*.¹¹

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Avendika bagoes yang menunjukkan adanya hubungan antara pelatihan safety driving dengan safety driving pada pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya di terminal Terboyo Semarang. Avendika menyebutkan bahwa dengan adanya pemberian pelatihan *safety driving* dapat meningkatkan kinerja pengemudi untuk memiliki keterampilan dan kemampuan mengemudi yang baik. Namun masih terdapat beberapa pengemudi yang telah mengikuti pelatihan *safety driving* tapi berperilaku tidak *safety* saat berkendara, hal itu disebabkan karena adanya pengaruh faktor usia yang memiliki tenaga terbatas.⁸

g. Hubungan antara Kondisi Kendaraan dengan Perilaku Safety Driving

Hasil uji hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku safety driving pengemudi diperoleh nilai signifikansi $0,954 (>0,05)$ yang berarti tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa tidak adanya hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety driving* disebabkan karena kendaraan bus yang digunakan oleh pengemudi sudah dilakukan pengecekan oleh pihak Pengecekan Bus Trans Semarang melalui Forlumar BAPLJ (Berita Acara Pemeriksaan Laik jalan) setiap harinya setelah bus dioperasikan, hal ini membuat pengemudi berpersepsi bahwa kendaraan yang akan dioperasikan oleh pengemudi dalam keadaan yang baik dan siap, sehingga pengemudi tidak mengkhawatirkan masalah kendaraannya selama mengemudi, sehingga kondisi kendaraan tidak akan mempengaruhi perilaku mengemudinya.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yuwan Martus yang dilakukan pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor II, III, VI yang menunjukkan adanya hubungan antara kondisi kendaraan dengan *defensive driving*. Yuwan mengatakan pengemudi yang cenderung berperilaku defensif ketika bus yang di kemudikannya dalam keadaan baik yang sesuai checklist pemeriksaan dan dinyatakan aman untuk dikemudikan. Sehingga semakin baik kondisi bus maka semakin baik pula penerapan defensif drivingnya.¹⁰

h. Hubungan antara Motivasi/Dukungan Keluarga dengan Perilaku Safety Driving

Hasil uji hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* memperoleh nilai signifikansi $0,780 (>0,05)$ yang berarti tidak terdapat hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I.

Tidak terdapatnya hubungan antara motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* dikarenakan saat bekerja pengemudi cenderung jarang menceritakan pekerjaannya kepada keluarga sehingga pengemudi jarang mendapatkan nasihat atau saran – saran, serta keluarga jarang mengingatkan untuk selalu mengemudi secara aman. Dampak ini membuat pengemudi merasa kurang termotivasi untuk melakukan pekerjaannya karena keluarga, motivasi mereka bekerja lebih cenderung untuk mencari uang, sehingga tidak berdampak atau

berpengaruh dalam melakukan praktik mengemudi dengan aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ahmad Alfani Rohman Noviandi yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir bus trayek Jember-kencong-Lumajang.³

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan, dapat disimpulkan bahwa :

1. Terdapat 46,5% pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I yang memiliki perilaku *safety driving* kurang.
2. Terdapat hubungan antara variabel pengetahuan, sikap dan pelatihan *safety driving* dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I
3. Tidak terdapat hubungan antara variabel masa kerja, durasi mengemudi, waktu istirahat, kondisi kendaraan, dan motivasi/dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi *Bus Rapid Transit* Trans Semarang Koridor I

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, saran yang diberikan peneliti adalah:

1. Bagi BLU UPTD Trans Semarang
 - a. Berkoordinasi dengan perusahaan operasional masing-masing koridor untuk melaksanakan pelatihan *safety driving* bagi para pengemudi untuk meningkatkan pengetahuan, kemampuan, dan keterampilannya, serta dapat menerapkannya.
 - b. Menyusun kebijakan berupa aturan terkait kewajiban pemberian pelatihan *safety driving* bagi pengemudi kepada perusahaan operasional koridor.
 - c. Untuk meningkatkan motivasi dan *awarness* pengemudi terhadap keselamatan berkendara dapat dilakukan pemberian *award* bagi pengemudi yang melaksanakan *safety driving* dengan baik.
2. Bagi Perusahaan Pengelola Koridor I
 - a. Memberikan pelatihan *safety driving* pada recruitmen awal pengemudi baru yang bisa bekerja sama dengan kepolisian atau lembaga pelatihan *safety driving*.

3. Bagi Pengemudi

- a. Saat mengemudi hendaknya tidak melakukan aktivitas lain yang dapat menurunkan konsentrasi saat mengemudi seperti, bermain hp atau menerima pesan maupun panggilan
- b. Melakukan pengaduan kepada bagian operasional atau teknisi jika ditemukan kerusakan atau kondisi abnormal pada kendaraan yang dikemudikannya di hari itu juga.
- c. Diharapkan dilakukannya perubahan perilaku mengenai keselamatan berkendara seperti jika hendak mendahului kendaraan di depannya alangkah baiknya menghidupkan lampu sign terlebih dahulu dan berkendara dengan kecepatan sesuai standar yang telah ditentukan (tidak melebihi 60 km/jam)

DAFTAR PUSTAKA

1. Toroyan T. *Global status report on road safety*. Inj Prev [Internet]. 2009 [cited 2020 Apr 25];15(4):286. Available from: <http://apps.who.int/bookorders>.
2. BLU (UPTD) Trans Semarang. *Data Kecelakaan Lalu Lintas BRT Trans Semarang Tahun 2017-2019*.
3. Noviandi AAR. *Faktor yang mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember-Kencong-Lumajang*. Universitas Jember; 2017.
4. Adinugroho N. *Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik - Johar Kota Semarang*. Universitas Diponegoro; 2014.
5. Yuwono AA. *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus Di Terminal Tirtanadi*. Universitas Muhammadiyah Surakarta; 2017.
6. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.
7. Notoatmodjo S. *Promosi Kesehatan dan Perilaku kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta; 2012.
8. Prasetya A, Kurnaiwan B, Wahyuni I. *Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang*. J Kesehat Masy. 2016;4(3):292–302.
9. Notoatmodjo S. *Kesehatan Masyarakat: Ilmu dan Seni*. (revisi). Jakarta: Rineka Cipta; 2011.

10. Siregar YM. *Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Defensive Driving Pada Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Koridor Ii, Iii, Dan Vi.* J Kesehat Masy. 2019;7(1):365–73.

11. Wirawan P. *Etika Berkendara dan Cerminan Budaya Bangsa* [Internet]. 2009 [cited 2020 Apr 27]. Available from: <https://praditatria.wordpress.com/>

