

FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU MENGEMUDI TIDAK AMAN PADA SUPIR KOPERASI USAHA PINGGIR JALAN (KUPJ)

Angela Flora Berliana Br Siahaan¹, Putu Cintya Denny Yuliyatni^{1*}

¹Program Studi Sarjana Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kedokteran, Universitas Udayana
Jalan P.B. Sudirman, Denpasar, Bali, 80232

ABSTRAK

Perilaku mengemudi tidak aman merupakan perilaku mengendarai kendaraan yang tidak sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan serta dapat membahayakan keselamatan orang-orang sekitarnya. Perilaku mengemudi tidak aman dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu faktor prediposisi (umur, masa kerja, durasi kerja, *shift* kerja, waktu tempuh satu kali keberangkatan dan tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan) dan faktor pendorong (dukungan/motivasi keluarga). Penelitian bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir Koperasi Usaha Pinggir Jalan. Penelitian ini merupakan penelitian *cross-sectional*. Penelitian ini dilaksanakan di pangkalan Koperasi Usaha Pinggir Jalan yang berlokasi di Kota Medan. Sampel dari penelitian adalah supir Koperasi Usaha Pinggir Jalan sebanyak 81 orang. Sampel dipilih dengan menggunakan teknik *simple random sampling*. Analisis menggunakan regresi logistik berganda. Hasil penelitian menunjukkan 76,54% memiliki perilaku mengemudi tidak aman dan 23,46% memiliki perilaku mengemudi aman. Durasi kerja ($p = 0,02$) merupakan variabel yang berhubungan signifikan dalam memengaruhi perilaku mengemudi tidak aman.

Kata Kunci: Perilaku Mengemudi Tidak Aman, Sopir, Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ)

ABSTRACT

Unsafe driving behavior was the behavior that was not in accordance with safety and security standards while driving which could endanger people's safety around it. Unsafe driving behavior could be affected by several factors, such as predispositions factor (age, work period, work shift, one-way travel time, and knowledge), supporting factors (vehicle condition), and driving factors (family support). This research meant to analyze the factors related to unsafe driving behavior among Koperasi Usaha Pinggir Jalan Drivers. This research was conducted at the base of Koperasi Usaha Pinggir Jalan. This research used simple random sampling method on 81 Koperasi Usaha Pinggir Jalan Drivers. Data analysis was performed by using multiple logistic regression. The result showed that 76,54% drivers had unsafe driving behavior while the rest 23.46% had safe driving behavior. Work period ($p = 0,02$) was significantly related variable on affecting unsafe driving behavior.

Keywords: Unsafe driving, driver, Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ)

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian penting dalam kehidupan masyarakat. Transportasi digunakan masyarakat sebagai sarana berpindah tempat baik manusia maupun barang. Di Indonesia sendiri perkembangan jumlah transportasi semakin meningkat tiap tahunnya dikarenakan peningkatan pertumbuhan penduduk. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Sumatera Utara pada tahun 2020

jumlah kendaraan di Kota Medan pada tahun 2018 sebanyak 194.004 unit dan pada tahun 2019 sebanyak 275.375 unit (Badan Pusat Statistik Sumatera Utara, 2020). Peningkatan jumlah kendaraan di Kota Medan dari tahun 2018 sampai 2019 sebanyak 29,55%. Peningkatan jumlah kendaraan di Kota Medan cukup pesat dibandingkan dengan peningkatan jumlah kendaraan di Indonesia yakni sekitar 23,42%.

*) e-mail korespondensi: cintyaputu@gmail.com

Peningkatan jumlah kendaraan ini diikuti juga dengan peningkatan angka kecelakaan lalu lintas. Peningkatan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Medan dari tahun 2018 sampai 2019 sebanyak 10,06%. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 25 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak dapat diduga maupun disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (Kementrian Perhubungan, 2009).

Pengemudi merupakan pengoperasi suatu kendaraan, sehingga perilaku pengemudi menentukan keamanan dalam berkendara. Perilaku mengemudi tidak aman merupakan perilaku supir dalam berkendara yang tidak sesuai dengan peraturan maupun pedoman yang ada sehingga dapat membahayakan penumpang yang ada didalamnya (Hutabarat, 2021). Perilaku mengemudi tidak aman didasarkan oleh beberapa faktor yaitu faktor predisposisi (pengetahuan dan sikap), faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan) dan faktor pendorong (motivasi atau dukungan keluarga).

Salah satu bus angkutan umum yang terkenal di kota Medan adalah Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ). Bus KUPJ merupakan salah satu bus antarkota. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara peneliti supir KUPJ dalam mengemudi masih dalam kategori tidak aman. Hal ini dikarenakan supir KUPJ mengemudi dengan kecepatan melebihi batas dan melanggar rambu lalu lintas.

Penelitian ini diharapkan dapat melihat faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir.

METODE

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif *cross-sectional* yang dilakukan di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) selama bulan Mei-Juni 2021. Penelitian ini menggunakan metode *simple random sampling* dari 138 total populasi terjangkau. Setelah dilakukan penyebaran kuesioner, jumlah sampel didapati sebanyak 81 sampel. Variabel yang dikaji terdiri dari variabel independen dan variabel dependen. Variabel independen terdiri dari faktor prediposisi (umur, masa kerja, durasi kerja, *shift* kerja, waktu tempuh satu kali keberangkatan dan tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan) dan faktor pendorong (dukungan/motivasi keluarga). Sedangkan variabel dependen adalah perilaku megemudi tidak aman.

Data pada penelitian ini terdiri dari data primer. Data primer didapat melalui pengisian kuesioner oleh supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ). Data yang telah terkumpul dianalisis untuk mengetahui distribusi frekuensi dari setiap variabel. Analisis uji *regresi logistic* sederhana dilakukan untuk menilai hubungan setiap variabel dependen dengan perilaku mengemudi tidak aman. Analisis multivariate dilakukan dengan menggunakan analisis *regresi logistic* berganda dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui variabel yang paling dominan memengaruhi perilaku mengemudi tidak aman. Penelitian ini sudah memiliki Keterangan Kelaikan Etik

(*Ethical Clearance*) dari Komisi Etik Penelitian Fakultas Kedokteran Universitas Udayana dengan nomor 2021.01.1.1.0692.

HASIL

Tabel 1. Gambaran Faktor Prediposisi

Faktor Prediposisi	Frekuensi	Proporsi (%)
Umur (Mean ± SD)	(46 ± 8,84)	
Muda	37	45,68
Tua	44	54,32
Masa Kerja		
Baru	4	4,94
Lama	77	95,06
Durasi kerja		
>8 jam	56	69,14
≤8 jam	25	30,86
Shift Kerja		
Shift Pagi	51	62,96
Shift Sore	30	37,04
Waktu Tempuh Satu Kali Keberangkatan		
>5 jam	59	72,84
≤5 jam	22	27,16
Tingkat Pengetahuan (Median ± IQR)	(17 ± 5)	
Baik	60	74,07
Kurang	21	25,93

Satu perdua responden diketahui berada dalam kategori umur tua (>47 tahun) (54,32%) dengan rata-rata umur 46 tahun. Responden sebagian besar berada dalam kategori masa kerja yang lama (≥ 5 tahun) (95,06%). Dua pertiga responden memiliki durasi kerja >8 jam sehari (69,14%) dengan *shift* kerja pagi (62,96%). Berdasarkan waktu tempuh satu kali keberangkatan, sebagian

besar responden mempunyai waktu tempuh untuk satu kali keberangkatan >5 jam (72,84%). Dilihat dari tingkat pengetahuannya, mayoritas responden memiliki tingkat pengetahuan baik (74,07%) dengan rata-rata skor 17.

Tabel 2. Gambaran Faktor Pendukung dan Pendorong

Variabel	Frekuensi	Proporsi (%)
Kondisi Kendaraan (Mean ± SD)	(14 ± 0,76)	
Baik	30	37,04
Kurang	51	62,96
Dukungan/Motivasi Keluarga (Mean ± SD)	(19 ± 2,98)	
Baik	40	49,38
Kurang	41	50,62

Dua pertiga responden diketahui memiliki kondisi kendaraan yang kurang (62,96%), sedangkan satu pertiganya memiliki kondisi kendaraan yang baik (37,04%).

Lebih dari setengah responden memiliki dukungan/motivasi keluarga yang kurang (50,62%), sedangkan sisanya berada pada kategori baik (49,38%).

Tabel 3. Gambaran Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Perilaku Mengemudi Tidak Aman	Frekuensi	Proporsi (%)
Perilaku Mengemudi Tidak Aman (Median ± IQR)	(18 ± 1)	
Aman	19	23,46

Tidak Aman 62 76,54

responden yang ada dengan persentase sebesar 23,46%.

Tiga perempuan dari responden memiliki perilaku mengemudi yang tidak aman dengan persentase sebesar 76,54%, sedangkan untuk responden yang memiliki perilaku mengemudi yang aman sebanyak seperempat dari jumlah keseluruhan

Tabel 4. Hubungan setiap Variabel dengan Perilaku Mengemudi Tidak Aman

Variabel	Perilaku Mengemudi Tidak Aman (n=81)				
	Tidak Aman (%)	Aman (%)	OR	95%CI	P
Masa Kerja					
Baru	2 (50,0)	2 (50,0)	0,28	0,03 – 2,16	0,24
Lama	60 (77,92)	17 (22,08)			
Durasi kerja					
>8 jam	48 (77,42)	8 (14,29)	4,71	1,58 – 13,99	0,005
≤8 jam	14 (56,0)	11 (44,0)			
Shift Kerja					
Shift Pagi	37 (72,55)	14 (27,45)	0,52	0,60 – 5,91	0,27
Shift Sore	25 (83,33)	5 (16,67)			
Waktu Tempuh Satu Kali Keberangkatan					
>5 jam	11 (18,64)	48 (81,36)	0,13	0,84 – 7,40	0,1
≤5 jam	14 (63,64)	8 (36,36)			
Tingkat Pengetahuan					
Baik	45 (75,0)	15 (25,0)	0,70	4,41 – 4,87	0,58
Kurang	17 (80,95)	4 (19,05)			
Kondisi Kendaraan					
Baik	21 (70,0)	9 (30,0)	9,56	0,61 – 4,98	0,28
Kurang	10 (19,61)	41 (80,39)			
Dukungan/Motivasi Keluarga					
Baik	29 (72,50)	11 (27,50)	0,63	0,55 – 4,41	0,39
Kurang	33 (80,49)	8 (19,51)			

Tabel 5. Faktor yang Mempengaruhi Stres Kerja

Variabel	Model Akhir			P
	OR	95%CI		
		Lower	Upper	
Durasi kerja				
>8 jam	4,59	1,24	16,29	0,02*
≤8 jam				
Waktu Tempuh Satu Kali Keberangkatan				
>5 jam	1,05	0,27	4,07	0,94
≤5 jam				
Goodness Of Fit	0,6843			
*) Nilai $p < 0,05$				

Hasil analisis regresi logistic sederhana menunjukkan bahwa variabel durasi kerja merupakan satu-satunya variabel yang memiliki hubungan bermakna secara statistik dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir Koperasi Usaha Pinggir Jalan dengan OR= 4,71 dan $p = 0,005$ (95%CI = 1,58-13,99). Namun, variabel waktu tempuh satu kali keberangkatan ($p = 0,1$) dapat masuk ke dalam model analisis multivariate karena memenuhi syarat seleksi variabel predictor yakni $p < 0,20$.

Hasil analisis regresi logistik berganda pada variabel durasi kerja dan waktu tempuh satu kali keberangkatan menunjukkan bahwa durasi kerja merupakan variabel yang berhubungan signifikan dengan perilaku mengemudi tidak aman setelah variabel lain di kontrol ($p < 0,05$). Variabel durasi kerja adalah faktor yang paling berhubungan terhadap perilaku mengemudi tidak aman pada supir Koperasi Usaha Pinggir Jalan dengan *adjusted* OR = 4,59 dan nilai $p = 0,02$ (95% CI = 1,24 – 16,29). Hasil ini menunjukkan supir dengan durasi kerja >8 jam 4,59 kali berpeluang untuk mengemudi secara tidak aman dibandingkan dengan supir yang memiliki durasi kerja ≤8 jam.

aman dibandingkan dengan supir yang memiliki durasi kerja ≤8 jam.

DISKUSI

Durasi kerja dalam satu hari ditemukan berhubungan signifikan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ), hasil analisis menunjukkan supir dengan durasi kerja >8 jam 4,59 kali berpeluang untuk mengemudi secara tidak aman dibandingkan dengan supir yang memiliki durasi kerja ≤8 jam.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Irmayani (2018) yang melakukan penelitian pada supir bus Sampri trayek Medan-Dolok Sanggul. Penelitian ini menyatakan bahwa terdapat hubungan antara durasi kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman. Hal ini disebabkan lamanya mengemudi yang tidak sesuai dengan standar yaitu 9 jam perhari dapat menyebabkan pengemudi mengalami kelelahan selama mengemudi, sehingga dapat membahayakan pengemudi maupun penumpang (Irmayani, 2018). Namun, penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Noviandi et al (2017) yang

menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara durasi kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman (Noviandi et al, 2017).

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara durasi kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman. Berdasarkan proporsi yang ada, perilaku mengemudi tidak aman lebih banyak terjadi pada supir yang bekerja selama >8 jam sehari daripada yang bekerja \leq 8 jam sehari. Hal ini dapat menimbulkan kelelahan pada pengemudi. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 90 ayat 2 menyatakan bahwa "waktu kerja bagi pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama adalah delapan jam sehari" (Kementrian Perhubungan, 2009). Manusia memiliki kemampuan fisik yang berbeda-beda, jika bekerja secara terus menerus akan mengalami kelelahan baik secara fisik maupun mental. Pada pengemudi, kelelahan kerja dapat mengakibatkan kecelakaan selama bekerja.

Supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) kebanyakan adalah pekerja lama dengan masa kerja \geq 5 tahun dengan proporsi responden sebanyak 77 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara masa kerja dan perilaku mengemudi tidak aman pada supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ). Berdasarkan proporsi yang ada, perilaku mengemudi tidak aman lebih banyak terjadi pada supir yang sudah bekerja lama daripada pekerja baru.

Hasil pada penelitian ini sejalan dengan penelitian Adiyanto et al (2021). Penelitian ini dilakukan pada supir *Bus*

Rapid Transit Trans Semarang. Penelitian ini menyatakan bahwa masa kerja yang lama tidak memengaruhi perilaku mengemudi dikarenakan supir yang sudah bekerja lama cenderung kurang berhati-hati terhadap bahaya maupun risiko yang mungkin terjadi selama mengemudi (Adiyanto et al, 2021). Namun, pendapat ini tidak sejalan dengan penelitian Irmayani (2018) yang melakukan penelitian pada supir bus Sampri trayek Medan-Dolok Sanggul. Penelitian ini menyatakan bahwa terdapat hubungan antara masa kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman. Supir yang memiliki masa kerja lama, memiliki pengalaman yang lebih banyak daripada supir yang memiliki masa kerja baru. Sehingga kemampuan, keterampilan dan pengetahuan dalam mengemudi dapat lebih berhati-hati (Irmayani, 2018).

Pada penelitian ini, supir yang masa kerjanya lama belum tentu memiliki perilaku mengemudi yang aman. Hal ini tidak sejalan dengan teori yang menyatakan bahwa masa kerja yang lama akan memberikan pengalaman mengemudi yang lebih seperti bertambahnya pengalaman, pengetahuan dan keterampilan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak selamanya masa kerja yang lama memengaruhi perilaku mengemudi seseorang. Pengemudi yang memiliki masa kerja lama cenderung tidak berhati-hati dan memiliki persepsi bahwa pengemudi sudah menguasai dan mengenal kendaraan serta kondisi jalan yang biasanya dilalui.

Berdasarkan hasil analisis data supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) kebanyakan bekerja pada *shift* pagi dengan proporsi responden sebanyak 51 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa

tidak terdapat hubungan signifikan antara *shift* kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ). *Shift* kerja menuntut setiap pekerja untuk mengatur aktivitas siang dan malam sehingga dapat mengubah pola tidurnya. Hal ini tentunya dapat mengganggu siklus normal dari aktivitas fisik yang akan dilakukan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Novianti et al (2017) mengenai perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus Trayek Jember Kencong Lumajang. Penelitian ini menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara *shift* kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman (Novianti et al, 2017). Hal ini tidak sejalan dengan penelitian Irmayani (2018) yang melakukan penelitian pada supir bus Sampri trayek Medan-Dolok Sanggul yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara *shift* kerja dengan perilaku mengemudi tidak aman (Irmayani, 2018). Pekerja yang bekerja pada *shift* sore memiliki kemungkinan yang lebih besar untuk mengalami kelelahan sehingga lebih berpeluang untuk berperilaku mengemudi tidak aman.

Pada pengaturan *shift* kerja terdapat masalah utama pada pekerja yakni ketidakmampuan pekerja untuk beradaptasi dengan *shift* kerja yang ada serta ketidakmampuan pekerja untuk bekerja pada malam hari dan tidur pada siang hari (Zumrotun, 2015). Peningkatan kecelakaan kerja dilaporkan banyak terjadi pada pekerja yang bekerja *shift* malam, hal ini merupakan suatu indikasi adanya kontribusi dari *circadian system* pekerja tersebut (Winarsunu, 2008). Pekerja pada

shift sore atau malam sudah mengalami kelelahan karena sudah beraktivitas sejak pagi sehingga memungkinkan untuk pekerja tersebut memiliki perilaku mengemudi tidak aman. Pengaturan *shift* kerja yang baik tentunya memengaruhi tingkat kerja seorang supir untuk menghindari kejadian kelelahan selama mengemudi yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja.

Waktu tempuh satu kali keberangkatan tidak menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ). Berdasarkan hasil analisis data supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) kebanyakan pekerja memiliki waktu tempuh satu kali keberangkatan >5 jam dengan proporsi sebanyak 59 orang. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sejalan dengan penelitian Dimas Adiyanto et al (2021) yang melakukan penelitian pada supir pengemudi bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I. Penelitian ini menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan perilaku *safety driving* (Adiyanto et al, 2021).

Berdasarkan hasil analisis data ini supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) kebanyakan memiliki tingkat pengetahuan yang baik dengan proporsi sebanyak 60 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ). Hasil penelitian ini sejalan dengan Rica Agustiningrum (2015) pada supir bus di Terminal Terboyo

Semarang. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku mengemudi tidak aman (Agustiningrum & Mubarokah, 2015).

Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian Raja Aldon Hutabarat (2020) pada sopir mobil penumpang PT. Sibuluan Indah Pratama. Penelitian ini menyatakan terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Tingkat pengetahuan akan memengaruhi perilaku mengemudi seseorang. Semakin rendah tingkat pengetahuan seorang sopir maka semakin berisiko untuk berperilaku mengemudi tidak aman (Hutabarat, 2021).

Berdasarkan jawaban yang diberikan sebanyak 45 orang dari 81 orang sopir KUPJ menjawab salah pada pertanyaan "Ketika *handphone* anda berbunyi, anda tidak menerima telepon sambil mengemudi." Pernyataan ini sejalan dengan pernyataan pada bagian perilaku perilaku mengemudi tidak aman pertanyaan ke 8 mengenai penggunaan *handphone* saat mengemudi. Hal ini dapat menjadi salah satu faktor yang menyebabkan seseorang berperilaku mengemudi tidak aman. Sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Kondisi kendaraan merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kendaraan dengan kondisi kurang baik seperti kurang perawatan akan berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan. Berdasarkan hasil analisis data sopir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) sebagian besar kondisi kendaraan sopir kurang baik yakni sebanyak 51 kendaraan. Hasil penelitian ini

menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara kondisi kendaraan dengan perilaku mengemudi tidak aman pada sopir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Noviandi (2017) mengenai perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus Trayek Jember Kencong Lumajang. Penelitian ini menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku mengemudi tidak aman (Noviandi, Hartanti and Ninggrum, 2017). Hal ini bertentangan dengan penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono dan Rezaniasyfiradayanti (2017) pada sopir bus di Terminal Tirtonadi. Penelitian ini menyatakan terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Kendaraan yang tidak layak jalan memiliki risiko mengalami kecelakaan lalu lintas (Yuwono & Rezaniasyfiradayanti, 2017).

Berdasarkan jawaban yang diberikan oleh responden sebanyak 61 kendaraan tidak memiliki alat pemecah kaca darurat, 63 kendaraan tidak memiliki peralatan P3K, 68 kendaraan tidak memiliki alat pemecah kaca darurat (APAR) dan 69 kendaraan memiliki kaca depan dengan retakan serta goresan. Salah satu faktor ini berkaitan dengan perilaku mengemudi tidak aman nomor 14 yakni "Supir mendahului kendaraan lain didepannya tanpa melihat kendaraan lain di jalur sebaliknya dan di belakangnya." Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan pasal 5 ayat 1 menyebutkan

bahwa keselamatan merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk terhindar dari kecelakaan baik yang disebabkan manusia maupun sarana dan prasarana, salah satu keselamatan pada mobil bus adalah peralatan keselamatan (Kementerian Perhubungan, 2012).

Berdasarkan hasil analisis data supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) sebagian besar responden memiliki dukungan/motivasi keluarga yang kurang dengan proporsi sebanyak 41 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara dukungan/motivasi keluarga dengan perilaku mengemudi tidak aman pada supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ). Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Raja Aldon Hutabarat (2020) pada sopir mobil penumpang PT. Sibuluan Indah Pratama. Penelitian ini menyatakan tidak terdapat hubungan antara dukungan/motivasi keluarga dengan perilaku mengemudi tidak aman.

Berdasarkan jawaban dari pertanyaan yang diberikan tentang variabel dukungan/motivasi keluarga terdapat beberapa pernyataan yang mendukung bahwa kedua variabel ini tidak berhubungan. Dalam variabel dukungan/motivasi keluarga terdapat pertanyaan, "Apakah anggota keluarga anda menanyakan perilaku mengemudi anda setelah pulang kerja?" 53 dari 81 responden menjawab tidak pernah. Sedangkan untuk pertanyaan, "Sebelum berangkat kerja, apakah anggota keluarga anda menasihati anda untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas?" 52 dari 81

responden menjawab tidak pernah. Hal ini menunjukkan bahwa supir cenderung jarang mendapatkan saran atau nasihat dari keluarganya untuk mengemudi secara aman. Hal ini dapat mengakibatkan kurangnya motivasi untuk bekerja karena keluarga melainkan lebih kepada bekerja karena uang, sehingga tidak memengaruhi perilaku mengemudi supir tersebut. Dalam variabel dukungan/motivasi keluarga terdapat pertanyaan, "Sebelum berangkat kerja, apakah anggota keluarga anda menasihati anda untuk tidak makan, menggunakan *handphone* atau merokok ketika mengemudi?" 38 dari 81 responden menjawab pernah. Pernyataan tersebut sejalan dengan pernyataan pada bagian perilaku mengemudi tidak aman, dimana 39 dari 81 responden dan 52 dari 81 responden menyatakan "iya" untuk pernyataan merokok dan menggunakan *handphone* selama mengemudi. Hal ini menunjukkan bahwa saran atau nasihat yang diberikan keluarga dapat mendorong supir untuk melakukan perilaku mengemudi tidak aman.

Selain beberapa faktor yang ada, terdapat faktor lainnya yang memengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada supir. Faktor-faktor tersebut antara lain perilaku mengemudi agresif, pendapatan, status menikah dan kelelahan kerja. Perilaku mengemudi agresif adalah suatu tindakan yang dilakukan secara sengaja baik secara fisik maupun psikologis pada pengendara lain dengan keadaan emosi tidak baik (*negative*) yang dirasakan oleh pengemudi sendiri saat mengemudi. Perilaku mengemudi agresif ini dapat melibatkan banyak perilaku yang berbeda-

beda seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh saat keadaan lalu lintas tenang, membunyikkan klakson tanpa sebab dan masih banyak lagi (Maulana & Nurdalisa, 2019). Munculnya perilaku mengemudi agresif dapat disebabkan karena kurangnya rasa tanggung jawab dalam mengemudi, kurangnya disiplin berlalu lintas dan peningkatan kepadatan kendaraan di suatu daerah (Komariah, 2007). Selain itu faktor lainnya yang dapat memengaruhi perilaku mengemudi agresif seorang supir adalah kebiasaan meminum minuman beralkohol. Seorang supir yang berada dibawah pengaruh minuman beralkohol cenderung mudah terpancing emosinya sehingga dapat berperilaku mengemudi agresif. Alkohol dan obat-obatan yang dikonsumsi secara berlebihan dapat mengarahkan individu untuk berperilaku agresif dan melakukan tindak kekerasan (Komariah, 2007). Perilaku mengemudi agresif dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Pendapatan merupakan jumlah uang yang diterima seseorang dalam waktu tertentu atas kerja kerasnya. Pendapatan adalah salah satu faktor yang ada pada setiap orang tetapi masih memiliki kemungkinan untuk diubah (Ardillah, Sunarsih & Purba, 2015). Pendapatan supir yang tidak tetap membuat supir berusaha untuk mencari penumpang agar mendapatkan pendapatan yang sebanyak-banyaknya. Pendapatan yang diperoleh oleh supir akan memengaruhi perilaku mengemudi supir tersebut, semakin supir ingin memiliki pendapatan yang lebih besar maka supir akan mengangkut penumpang yang banyak maka akan semakin tidak

aman perilaku mengemudi supir tersebut (Noviandi, Hartanti and Ninggrum, 2017).

Kelelahan kerja merupakan suatu kondisi dimana tubuh akan mengalami kehabisan energi karena durasi kerja yang panjang. Kelelahan kerja biasanya muncul pada pekerjaan yang dilakukan secara repetitive dan monoton (Damopolii, Bongakaraeng & Jusran, 2016). Dalam menentukan seseorang mengalami kelelahan kerja dapat dilakukan melalui beberapa pengukuran pada suatu indikator seperti kualitas kerja, kuantitas kerja dan uji psikomotor. Kelelahan kerja dapat memengaruhi perilaku mengemudi tidak aman seorang supir. Kelelahan sendiri memengaruhi kinerja pengemudi seperti performa dalam mengemudi akan menurun, kurangnya konsentrasi selama mengemudi, reaksi lambat terhadap bahaya, waktu pengambilan keputusan yang melambat dan tingginya kemungkinan seorang supir untuk mengantuk maupun tertidur (Siringo-ringo, 2017). Hal ini tentunya dapat membahayakan supir dan penumpang di dalamnya. Sehingga diperlukan pengukuran tingkat kelelahan kerja pada supir.

SIMPULAN

Supir yang memiliki perilaku mengemudi tidak aman pada supir Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) sebanyak 62 orang (76,54%) dan berperilaku aman sebanyak 19 orang (23,46%). Variabel durasi kerja adalah variabel yang memengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada supir Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) dengan OR = 4,59 dan nilai $p = 0,02$ (95%CI = 1,24 - 16,29). Hasil ini menunjukkan supir dengan durasi kerja >8

jam 4,59 kali berpeluang untuk mengemudi secara tidak aman dibandingkan dengan supir yang memiliki durasi kerja ≤ 8 jam.

Dalam melakukan penelitian ini tidak terlepas dari adanya keterbatasan yang memengaruhi kualitas hasil penelitian. Pertama, kualitas jawaban responden dipengaruhi oleh kejujuran responden dalam menjawab pertanyaan. Kedua, penelitian ini belum menganalisis faktor lain yang mungkin berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Faktor lain yang dimaksud adalah kelelahan kerja, perilaku mengemudi agresif dan pendapatan supir. Ketiga, pada faktor dukungan/motivasi keluarga penelitian ini belum menganalisis mengenai status menikah dari responden.

SARAN

Sebaiknya Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) menyediakan supir pengganti untuk perjalanan jauh, sehingga bisa bekerja secara bergantian dan tidak mengakibatkan kelelahan saat bekerja. Selain itu, dapat juga menyediakan waktu istirahat yang cukup kepada para supir. Pihak Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) melakukan evaluasi terhadap *shift* kerja dari supir untuk menghindari terjadinya kelelahan kerja. Kepada para supir diharapkan untuk tidak melakukan aktivitas lainnya saat mengemudi seperti menggunakan *handphone* dan merokok. Bagi peneliti lain 1.

Diharapkan peneliti lain dapat menilai faktor lainnya seperti perilaku mengemudi agresif, kelelahan kerja, pendapatan dan status menikah yang berhubungan dengan perilaku mengemudi tidak aman agar semua faktor yang berhubungan dapat diketahui.

E-mail korespondensi: cintyaputu@gmail.com

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada orang tua, pembimbing, penguji, rekan-rekan, seluruh supir di Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) serta pihak-pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu karena telah mendukung terlaksananya penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Adiyanto, D., Kurniawan, B. & Wahyuni, I. (2021) 'Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving', 9.
- Agustiningrum, R. & Mubarakah, K. (2015) 'Factors Associated With Unsafe Driving Behaviors in Working'.
- Ardillah, Y., Sunarsih, E. & Purba, I. (2015) 'Analisis Perilaku Sopir Bus Kota Terhadap Uji Emisi Kendaraan Sebagai Pencegahan Pencemaran Udara', 6, pp. 14–22.
- Badan Pusat Statistik Sumatera Utara (2020) *Statistik Transportasi Provinsi Sumatera Utara 2019*. Available at: <http://library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2554/19755.pdf>.
- Damopolii, O., Bongakaraeng & Jusran, M. (2016) 'Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Trans Palu – Manado Di Terminal Malalayang', *Jurnal Kesehatan Lingkungan*, 6(April), pp. 5–24.
- Hutabarat, R. A. (2021) 'Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Mobil Penumpang Trayek Medan-Sibolga Pt Sibuluan Indah Pratama'.
- Irmayani (2018) 'Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman Pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul', 1(1), pp. 14–19.

- Kementerian Perhubungan (2012) 'Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan', *Kementerian Perhubungan*. Available at: http://jdih.dephub.go.id/produk_hukum/view/VUUwZ01UQWdWRUZJV1U0Z01qQXhNZz09.
- Kementrian Perhubungan (2009) *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Available at: <http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/245180/245180.pdf%0Ahttps://hdl.handle.net/20.500.12380/245180%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.james.2011.03.003%0Ahttps://doi.org/10.1016/j.gr.2017.08.001%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2014.12>.
- Komariah, S. (2007) 'Tingkat Agresivitas pada Pengemudi Bus Umum Dalam Kota dan Luar Kota di Terminal Kampung Rambutan'.
- Maulana, M. R. & Nurdalisa (2019) 'Pengaruh Psikososial Terhadap Risiko Mengemudi Yang Dimediasi Oleh Kelelahan Pada Supir Mini Bus Di Banda Aceh-Langsa', *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Manajemen*, 4(4), pp. 700–714.
- Noviandi, A. A. R., Hartanti, R. I. & Ninggrum, P. T. (2017) 'Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang (Influence Factor Of Unsafe Driving On Bus Driver Jember-Kencong-Lumajang Route)', *Jurnal kesehatan*, 5(2), pp. 58–66.
- Siringo-ringo, F. I. M. (2017) 'Gambaran Kelelahan Kerja Pada Supir Angkutan Kota Trayek 12 Di Kota Medan Tahun 2017'. Available at: <https://www.usu.ac.id/id/fakultas.html>.
- Winarsunu, T. (2008) *Psikologi Keselamatan Kerja*. UMM Press.
- Yuwono, A. A. & Rezania Asyfiradayati, S. K. M. (2017) 'Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi'. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Zumrotun (2015) 'Gambaran Faktor-Faktor Penyebab Kejadian Kecelakaan Bus Transjakarta Koridor III (Kalideres-Harmoni) Tahun 2012', p. 93. Available at: <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/25995>.