

Analisis Perilaku Keselamatan Mengemudi (*Safety Driving*) Pada Sopir Bus PO X Slawi Tegal

Nener Desta Windafasa^{*)}, Ekawati^{**)}, Bina Kurniawan^{**)}

^{*)} Alumnus FKM UNDIP

^{**)} Staf Pengajar Bagian K3 FKM UNDIP

e-mail: e21ka1980@yahoo.com

ABSTRACT

Traffic is a major factor supporting the productivity of labor, so we must realize the potential hazards of traffic in order to prevent traffic accidents. Road traffic accidents can be controlled with the implementation of safety driving and training of safety driving. The purpose of this study were analysis of predisposing factors, enabling factors and reinforcing factors of bus driver behavior to apply safety driving at PO X. This study used qualitative research with an interpretive approach. The subjects of this research were main director, board manager and bus driver. Sources of primary data obtained from in-depth interviews and observation. Data analysis used descriptive content analysis. This research shows that the road traffic accidents in the PO X controlled by safety driving training of the bus driver. Predisposing factors were knowledge, attitudes, belief of safety driving benefit and appraisal about safety driving. Enabling factors were the availability of personal protective equipment and the integrity of the machine, regulations and penalties on implementation of safety driving and additional knowledge of safety driving. Reinforcing factors of safety driving implementation were board manager and main director. Conclusion of this study is the behavior of drivers depends on themselves and superior's behaviour.

Keywords : road traffic accident , behavior, safety driving

PENDAHULUAN

Lalu lintas dalam masyarakat modern merupakan faktor utama pendukung produktivitas kerja. Namun tidak sedikit juga masalah atau gangguan dalam lalu lintas yang dapat menghambat dan mematikan proses produktivitas masyarakat antara lain kecelakaan lalu lintas, kemacetan maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor.¹⁾ Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Selain itu, kecelakaan dapat mengakibatkan luka-luka bahkan kematian. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah besar, namun dalam kaitannya dengan kesehatan masyarakat yang membutuhkan upaya bersama untuk pencegahan yang efektif dan berkelanjutan belum begitu diperhatikan.²⁾

Berdasarkan data Polri untuk data kecelakaan lalulintas tahun 2010 terdapat 47.621 kecelakaan. Jumlah ini menurun dari tahun 2009 sebanyak 62.290 kecelakaan. Dengan rincian jenis kecelakaan antara lain 65% adalah tabrakan, 31% keadaan terguling dan 4% terbakar. Menurut data Jasa Marga tahun 2009 yang diambil dari enam ruas jalan tol seperti Serang, Bitung, Jagorawi, Cikampek, Sadang dan BSD telah terjadi 2.930 kecelakaan, dengan jumlah korban meninggal 197 orang, korban luka

berat 691 orang, korban luka ringan 906 orang.²⁾

Faktor yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor adalah faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan.³⁾ Faktor penyebab kecelakaan diklasifikasikan sebagai unsur sistem transportasi itu sendiri, yaitu kendaraan, jalan, lingkungan dan pemakai jalan. Berdasarkan hasil analisis data statistik di Indonesia, penyebab kecelakaan lalu lintas terbesar adalah faktor manusia; sekitar 90% kecelakaan diakibatkan oleh pengemudi bukan faktor mekanis lainnya.²⁾

Safety driving merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi.⁴⁾ *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia seperti umur, pendidikan, lama kerja, pengetahuan, faktor kendaraan seperti kapasitas muatan penumpang, peran atasan, peran teman kerja.

Perusahaan Outobus atau PO X adalah perusahaan penyedia jasa transportasi darat berupa bus. Trayek PO tersebut yaitu dari Tegal sampai Jakarta dengan jarak tempuh ± 8 jam. Berdasarkan survei awal, diperoleh data

mengenai jumlah kecelakaan yang masih tinggi, data tersebut yaitu data dari tahun 2007 sampai 2010 dengan klasifikasi korban meninggal, luka berat, luka ringan dan selebihnya mengakibatkan kerusakan mesin yaitu sudah tercatat 80 kasus kecelakaan. Berdasarkan wawancara dengan beberapa sopir bus, mereka merasa tidak nyaman jika mengemudi dengan konsentrasi penuh, mereka kadang-kadang menyelingi kegiatan menyetir dengan mengobrol untuk menghindari rasa kantuk, melakukan komunikasi melalui *handphone* baik untuk mengirim pesan singkat (SMS) bahkan telepon. Mereka merasa kurang nyaman menggunakan *seat belt* selama menyetir meskipun pihak manajemen sudah mewajibkan pemakaiannya. Perilaku mengemudi seperti ini menyebabkan kurang konsentrasi sehingga mereka tidak dapat menguasai keadaan dan kendaraan yang dapat membahayakan keselamatan mereka. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis perilaku sopir bus terhadap praktik keselamatan mengemudi (*safety driving*) di bus PO X.

MATERI DAN METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan interpretive yang bertujuan untuk menjelaskan dan menggambarkan agar diperoleh suatu pengertian terhadap perilaku keselamatan mengemudi di PO X. Penelitian dilakukan dengan wawancara mendalam kepada 25 informan yang memenuhi kriteria yaitu, berstatus karyawan tetap dan telah bekerja minimal 5 tahun. Cara pemilihan subjek wawancara mendalam tidak diarahkan pada jumlah tetapi berdasarkan pada kesesuaian dan kecukupan sampai mencapai saturasi data. Dalam penelitian ini, saturasi data diperoleh pada informan keempat. Informan triangulasi terdiri dari pengurus dan direktur utama PO.X.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor Predisposing

Pengetahuan merupakan salah satu dasar yang berpengaruh terhadap perilaku sopir bus PO X. Sopir praktik *safety driving* karena adanya peraturan tentang penerapan *safety driving* di PO X meskipun tidak tertulis dan karena kepedulian sopir terhadap keselamatannya. Pengetahuan dapat diperoleh dari pendidikan baik formal maupun non formal. Dilihat dari pendidikan formal responden, informan yang berpendidikan SD 29,6%, SMP 26%, pendidikan SMA/STM 40,7% dan Sarjana 3,7%. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Arif Kurniawan yang menyatakan bahwa ada pengaruh pengetahuan terhadap perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*).⁵⁾

Salah satu penerapan K3 yaitu dengan penerapan *safety driving* karena mencakup keselamatan berkendara/

mengemudi dengan memperhatikan kondisi dari mesin, kondisi fisik dari sopir dan juga penggunaan alat pelindung diri (APD). Peraturan atau kebijakan tentang K3 di PO X tidak tertulis secara resmi, semua hanya peraturan lisan. Secara umum kebijakan tersebut seperti jaminan kesehatan dan keselamatan mereka (sopir) selama bekerja di perusahaan.

Seseorang akan lebih mudah melakukan suatu hal ketika dia mengetahui manfaat dari apa yang akan dia lakukan. Seperti halnya dengan sopir yang berada di PO X. Sopir yang mengetahui manfaat dari *safety driving* akan lebih peduli dengan kesehatan dan keselamatannya. Penelitian ini sejalan dengan pendapat Notoatmodjo yang menyatakan bahwa pengetahuan adalah domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan atau perilaku. Perilaku yang didasari pengetahuan akan lebih langgeng dibanding perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan.⁶⁾

Menurut Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, lalu lintas dan angkutan jalan merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Salah satu prasarana lalu lintas yaitu rambu lalu lintas yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Arif Kurniawan, ketersediaan rambu lalu lintas berpengaruh terhadap perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) pada sopir truk. Sebagian besar responden juga menyatakan bahwa ketersediaan rambu lalu lintas yang ada sudah baik, dalam hal ini sudah tersedia rambu yang memadai sesuai dengan peruntukan dan fungsinya.⁶⁾ Penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan memiliki hubungan dengan perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*). Dimana perilaku aman responden dengan pengetahuan yang baik lebih besar kemungkinannya untuk melakukan tindakan saat mengemudi dari pada responden dengan pengetahuan yang kurang mereka cenderung berperilaku tidak aman saat mengemudi. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dengan semakin baiknya pengetahuan yang dimiliki oleh sopir bus akan memberikan dampak positif terhadap perilakunya saat mengemudi.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Fajar Kristianto yang menyatakan bahwa kurangnya pengetahuan dan ketrampilan seperti tidak cukupnya informasi yang diterima, tidak dapat dimengerti, tidak tahu kebutuhannya, tidak dapat mengambil keputusan, tidak berpengalaman adalah alasan atau penyebab seseorang berperilaku tidak aman. Penyebab lainnya

adalah faktor individu yang sulit dikendalikan atau diprediksi seperti kelalaian, sifat ceroboh, meremehkan kemungkinan bahaya, serta ketidaksesuaian lingkungan fisik atau mekanik yang berkaitan dengan peralatan kerja dan prosedur kerja.⁷⁾

Pengetahuan yang diperoleh sopir bus pada umumnya berasal dari pengalamannya saat bekerja juga dari pelatihan mengemudi yang pernah ikuti. Pengetahuan yang ada pada seseorang tidak akan meningkat dan bertahan lama tanpa diikuti dengan pelatihan.⁽⁷⁾ Dalam hal ini sopir bus dengan pengetahuan baik akan memiliki kecenderungan untuk berperilaku aman saat mengemudi, lain halnya dengan sopir bus dengan pengetahuan yang masih kurang untuk berperilaku aman saat mengemudi lebih kecil daripada sopir bus dengan pengetahuan yang baik. Dengan adanya pengetahuan yang baik akan terwujud dalam sikap yang baik pula dan pada akhirnya akan terbentuk menjadi tindakan atau praktik yang baik.

PO X tidak memiliki kebijakan umum tertulis tentang K3, yang ada hanya lisan sehingga belum terdapat juga jaminan atau asuransi yang berkaitan dengan keselamatan jiwa mereka (sopir). Tiap informan mengartikan *Safety Driving* dengan bermacam-macam definisi dan kegunaan. *Safety Driving* merupakan kegiatan mengemudi dengan aman dan baik untuk menjaga keselamatan diri sendiri juga orang lain. Penerapan *Safety Driving* berfungsi untuk menghindarkan diri dari kecelakaan yang dapat merugikan diri sendiri, perusahaan juga lingkungan sekitar.

Safety driving dapat diaplikasikan dengan mengetahui jenis rambu lalu lintas dan bagaimana cara mematumhinya. Penggunaan seat *belt* sangat penting meskipun sebagian informan penelitian mengatakan kurang nyaman. Penggunaan *handphone* saat mengemudi dipandang berbahaya oleh informan penelitian. PO X juga menghimbau pada sopir untuk tidak mengaktifkan *handphone* selama mengemudi atau minimal di *silent* dengan harapan tidak mengganggu konsentrasi selama bekerja karena berpengaruh pada keselamatan diri sendiri dan penumpang.

Kesadaran berlalulintas ditunjukkan dengan tindakan mereka yang lebih mengutamakan kepentingan kendaraan atau pengguna jalan yang skalanya lebih kecil seperti misalnya pesepeda dan pejalan kaki dengan tujuan agar tidak mengganggu kelancaran berkendara di jalan raya. Praktik *safety driving* di jalan raya pada sopir bus PO X ditunjukkan dengan memberikan isyarat jika mereka hendak berbelok, berubah arah ataupun mendahului kendaraan lainnya. Kepatuhan terhadap rambu-rambu lalu lintas seperti lampu merah sangatlah penting, berhenti saat lampu merah menyala merupakan salah satu contoh kedisiplinan dalam berlalu lintas.

Penggunaan lampu harus diperhatikan, sesuaikan

juga dengan kondisi ataupun waktu berkendara. Berkendara yang aman harus mengetahui berapa batas kecepatan maksimal yang boleh ditempuh. Kecepatan tersebut harus disesuaikan juga dengan lingkungan yang dilewati, misal sekolah atau pasar tentu harus dikurangi. Kecepatan di jalan tol juga harus disesuaikan dengan peraturan yang sudah ditetapkan. Mengendarai suatu kendaraan haruslah dilengkapi dengan surat-surat atau kartu identitas resmi baik identitas diri sendiri maupun kendaraan yang sedang dikemudikan karena hal tersebut bermanfaat kalau sewaktu-waktu ada pemeriksaan dari pihak kepolisian atau misal terjadi kecelakaan, ini dapat membantu proses identifikasi.

a. Sikap

Peraturan tentang penerapan *safety driving* dibuat untuk kebaikan pekerja, karena pada dasarnya dapat menjamin keselamatan jiwa mereka meskipun peraturan tersebut tidak dibuat secara tertulis akan tetapi pekerja merespon positif terhadap adanya penerapan praktik *safety driving*. Peraturan ini dilengkapi juga dengan sanksi berupa teguran. Sebagian sopir menganggap teguran tersebut wajar namun jika memang sudah merugikan perusahaan bukan saja teguran yang diberikan namun skors untuk diberhentikan dari pekerjaan dan hal itu sangat mempengaruhi pendapatan yang berakibat pada kondisi perekonomian mereka.

Peraturan penerapan *safety driving* di PO X disertai dengan adanya sanksi yaitu skors atau diberhentikan dari pekerjaannya sebagai tindak lanjut peringatan awal yang berupa teguran lisan dengan harapan dapat menjadi pendorong semangat agar dapat bekerja dengan lebih baik dan hati-hati.

Peraturan penerapan *safety driving* pada dasarnya mendapat respon positif dari sopir, tetapi di sisi lain sebagian pekerja merasa keberatan dengan adanya sanksi yang berupa skorsing. Sopir yang setuju dengan adanya sanksi, beranggapan bahwa sanksi dapat dijadikan sebagai peringatan agar selalu menerapkan *safety driving*. Di sisi lain, ada sopir yang beranggapan bahwa pemberian sanksi merupakan suatu peringatan yang kurang manusiawi karena dapat berpengaruh pada pendapatan mereka.

Menurut Notoatmodjo, sikap merupakan perilaku yang masih tertutup (*covert behaviour*). Maka dapat disimpulkan, dari sikap yang positif terhadap keselamatan ketika mengemudi maka akan ada kecenderungan sopir bus PO X akan bertindak aman dan menjaga keselamatan mengemudi maka diharapkan kecelakaan dapat dihindari.⁸⁾

Sebagian besar dari sopir menyatakan bahwa keselamatan mengemudi merupakan hal penting yang harus dilakukan ketika bekerja. Pernyataan tersebut mencerminkan sikap positif mereka dalam menjaga keselamatan ketika bekerja. Sehingga perilaku berkendara yang aman dapat

muncul dari sikap positif tersebut. Informan menyatakan bahwa sopir adalah pihak yang paling bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan. Selain sopir, pihak perusahaan turut membantu untuk mengatasi masalah yang terjadi. Bagi perusahaan, penyelesaian secara kekeluargaan menjadi prioritas utama menyelesaikan masalah yang muncul dari terjadinya sebuah kecelakaan.

b. Keyakinan

Sopir mengetahui dengan pasti manfaat praktik *safety driving* sehingga mereka percaya bahwa *safety driving* dapat mencegah kecelakaan kerja. Hal ini juga diungkapkan informan triangulasi bahwa mereka sangat menghargai keberadaan peraturan berlalu lintas dan berusaha selalu mematuhi.

Pekerja (sopir) mengetahui kondisi tubuhnya masing-masing merasakan ketidaknyamanan dengan lingkungan kerja sehingga membuat mereka berusaha menelaah apa yang harus dilakukan untuk memperoleh kesehatan bagi tubuhnya. Peraturan penerapan *safety driving* membuat mereka merasakan perbedaan antara sebelum dan sesudah menerapkan atau praktik *safety driving*. Para sopir merasakan keselamatannya lebih terjamin karena dapat terhindar dari bahaya kecelakaan. Semakin lama bekerja dengan selalu menerapkan *safety driving* membuat sopir terbiasa dan mengetahui manfaat *safety driving*. Seperti yang dikemukakan oleh Harbandinah, Widjanarko, Cahyo, dan Nugraha, bahwa keyakinan adalah pendirian bahwa suatu objek benar. Kebenaran adalah kata-kata yang sering digunakan untuk mengungkapkan keyakinan.⁽⁹⁾ Pengetahuan dan pengalaman sopir tentang penerapan *safety driving* menimbulkan rasa yakin bahwa *safety driving* dapat mengurangi terjadinya kecelakaan. Rasa yakin ini salah satu hal yang mendorong sopir untuk menerapkan *safety driving* selama bekerja atau berkendara.

c. Nilai

Sopir mempunyai penilaian yang sama tentang manfaat dari adanya penerapan praktik *safety driving*, meskipun pada awalnya mereka merasakan ketidaknyamanan ketika harus mengemudi dengan aman dengan mematuhi segala peraturan lalu lintas. Penilaian berkaitan dengan budaya atau kebiasaan, sehingga seseorang bisa memberikan standar terhadap apa yang diterimanya. Pekerja (sopir) dapat menilai apakah suatu peraturan itu bagus atau tidak ketika mereka merasakan manfaat dari adanya peraturan tersebut. Peraturan penerapan *safety driving* dinilai bagus oleh para sopir karena mereka merasakan dampak positif dari peraturan tersebut. Sopir merasa keselamatannya lebih terjamin dengan adanya peraturan tersebut, meskipun awalnya mereka tidak nyaman mengenai segala hal yang berkaitan dengan *safety driving* itu sendiri salah satunya penggunaan APD berupa *seat belt*.

Faktor Enabling

a. Ketersediaan Sumber Daya

Sumber daya berkenaan dengan penerapan *safety driving* di PO X yaitu berupa kelengkapan peralatan/mesin, kelengkapan dan kelayakan dari APD (*seat belt*). Prosedur untuk dapat merawat komponen tersebut tidak sulit, para sopir jika mengalami ada kekurangan atau semacam kerusakan pada bus dapat segera melaporkan ke pengurus setempat untuk dibuatkan laporan mengenai kondisi bus tersebut ke pihak perusahaan agar segera mungkin mendapatkan penanganan dan perawatan di garasi. Jika hal tersebut dialami sopir saat jadwal seharusnya mereka hendak berangkat maka perusahaan mengeluarkan atau memberikan kompensasi dengan mengganti dengan armada yang lainnya dengan kondisi yang lebih baik sehingga mereka tetap bekerja.

b. Peraturan penerapan *safety driving*

Peraturan penerapan *safety driving* di PO X berlaku sejak tahun 1995. Peraturan ini tidaklah tertulis, hanya sekedar lisan yang dapat disampaikan melalui peringatan tentang bahaya yang akan dihadapi selam bekerja yaitu saat di jalan raya. Selebihnya untuk memperluas wawasan dan pengalaman tentang *safety driving* yaitu dengan diadakannya pelatihan keselamatan mengemudi. Peraturan ini dilengkapi dengan adanya peringatan berupa sanksi jika ada diantara para sopir yang melakukan pelanggaran atau kesalahan yang merugikan seperti kecelakaan.

c. Peningkatan Ketrampilan

Peningkatan ketrampilan secara khusus tentang penerapan *safety driving* yaitu dengan dilaksanakannya pelatihan keselamatan mengemudi yang diadakan bekerjasama dengan dinas perhubungan namun pelaksanaannya tidak rutin, karena tergantung program yang diadakan oleh dinas tersebut. Menurut Michael, Mc Hale, *Group Communication Manager, BMW of North America, LLC* dalam penelitian yang dilakukan oleh Fajri Hamid tentang analisis tingkat pengetahuan sopir mobil PT X menyatakan bahwa pelatihan *safety driving* merupakan salah satu cara yang paling penting untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas. Pelatihan *safety driving* tidak hanya diajarkan teknik mengemudi yang baik, tetapi juga mengenai bagaimana cara menekan emosi seorang pengemudi. Pelatihan *safety driving* dapat memperbaiki perilaku mengemudi di jalan raya. Pelatihan mengenai *safety driving* harus di *refresh* tiap 2 tahun. Pekerja yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman yang menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan.⁽⁵⁾

Dengan pelatihan, pengetahuan dan kemampuan (*skill*) pengemudi akan meningkat sehingga kesalahan manusia (*human error*) akibat kurangnya pengetahuan

dan kemampuan dapat diminimalisir. Manusia juga cenderung melakukan salah dan lupa, maka diperlukan pelatihan penyegaran untuk mengulang kembali ataupun tingkat lanjutan dari pelatihan yang pernah diikuti.⁽¹⁰⁾

Faktor *Reinforcing*

a. Pengurus dan Direktur Utama

Faktor *reinforcing* perilaku penerapan *safety driving* di PO X secara tidak langsung mempengaruhi kedua faktor sebelumnya, yaitu faktor *predisposing* dan faktor *enabling*. Pengurus menjadi referensi bagi sopir dalam melakukan pekerjaannya, pengurus yang mengarahkan mereka saat hendak bekerja, menghadapi keadaan genting seperti mengalami kerusakan bus, serta memberikan peringatan disaat mereka melakukan kesalahan berkaitan dengan pekerjaannya sehingga mengakibatkan perubahan pada sopir.

Adanya peraturan tentang penerapan *safety driving* di POX meskipun tidak tertulis secara resmi oleh perusahaan secara tidak langsung sopir menerapkan *safety driving* karena ada yang mencontohkan dan mengarahkan. Sopir akan lebih perhatian dengan bus yang sudah menjadi tanggung jawabnya dengan memeriksa kondisi mesin dan kelengkapannya sebelum dan sesudah dioperasikan ketika mereka mendapatkan arahan dari atasan yang selalu menekankan agar sebelum bekerja kondisi bus harus dalam kondisi baik dan prima. pengurus yang tidak mengingatkan dan mengarahkan penerapan *safety driving* sangat mempengaruhi perilaku sopir dalam menerapkan *safety driving*.

Menurut Munandar Ashar, hubungan antara pemimpin dengan pengikutnya (bawahan), hubungan antara manajer dengan bawahannya, merupakan hubungan saling ketergantungan yang pada umumnya merasa lebih tergantung kepada atasannya daripada sebaliknya. Dalam proses interaksi yang terjadi antara atasan dan bawahannya, berlangsung proses saling mempengaruhi dimana atasan berupaya mempengaruhi bawahannya agar berperilaku sesuai dengan harapannya. Kuat tidaknya pengaruh atasan terhadap bawahannya inilah yang mempengaruhi keberhasilan seorang atasan dalam memimpin. Penelitian menunjukkan bahwa persepsi terhadap atasan tidak memiliki hubungan signifikan terhadap perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*). Hal ini tidak sesuai dengan teori L. Green yang menyatakan peran atasan sebagai faktor penguat (*reinforcing*), yaitu salah satu faktor yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang.⁽⁶⁾

Seorang pemimpin atau atasan yang berhasil memiliki empat macam ketrampilan dalam menghadapi orang lain, yang meliputi *attention through vision* yaitu mempunyai visi atau bayangan masa depan yang jelas. Kedua *meaning through communication* yaitu tujuan yang hendak dicapai dapat disampaikan atau dikomunikasikan

oleh atasan kepada bawahannya. Ketiga *trust through position* yaitu untuk mendapatkan kepercayaan dari bawahannya pemimpin harus berperilaku konsisten dalam perannya sebagai pemimpin. Keempat adalah *the deployment of self through positive self-regard* yaitu faktor utama memimpin adalah perluasan kreatif diri yang dapat dilakukan melalui menghargai diri sendiri secara positif.⁽⁶⁾

b. Persepsi terhadap teman kerja

Manusia sejak lahir merupakan makhluk sosial, sekelompok orang yang saling mempengaruhi dan saling tergantung, yang melihat diri kita sebagai satu kesatuan kelompok masyarakat. Ditinjau dari persepsi kita sebagai makhluk sosial, bahwa hidup kita tidak bisa lepas dari peran orang lain. Dalam hal ini kehidupan seorang sopir bus tidak lepas dari peran sesama sopir bus saat bekerja.

Teman kerja dalam kehidupan bermasyarakat memiliki beberapa peran, diantaranya sebagai pemenuhan kebutuhan hidup bermasyarakat. Teman kerja dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan untuk berhubungan dengan orang lain. Dengan adanya teman kerja seseorang akan memiliki rasa diperhatikan, hal ini juga yang memberikan status sosial pada dirinya. Teman kerja juga dapat berperan sebagai mekanisme pemecahan masalah. Setiap orang dalam melaksanakan pekerjaannya pasti akan menemui kesulitan, menemui masalah yang bersifat perorangan ataupun menyangkut orang lain. Dalam hal ini teman kerja dapat membantu memecahkan masalah yang dialami oleh orang tersebut dengan memberikan informasi maupun pemberian alternatif penyelesaiannya..

Penelitian yang dilakukan oleh Arif Kurniawan menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh persepsi peran teman kerja terhadap perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*).⁽⁵⁾ Hal ini juga tidak sesuai dengan teori L. Green yang menyatakan peran teman kerja sebagai faktor penguat (*reinforcing*), yaitu salah satu faktor yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang.

Pada sopir bus, teman kerja yang dimaksudkan disini adalah teman selama bekerja yaitu sesama sopir bus. Teman kerja bagi sopir bus berperan sebagai tempat bersosialisasi dan berbagi cerita.

c. Kondisi Kendaraan

Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah mobil bus yang digunakan untuk mengangkut penumpang. Kendaraan merupakan salah satu faktor yang terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya yang dikendalikan oleh manusia.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Arif Kurniawan, bahwa kondisi kendaraan tidak mempengaruhi perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) pada sopir truk.⁽⁵⁾ Hal ini tidak sesuai dengan teori L. Green, dimana kondisi kendaraan sebagai faktor

enabling atau faktor yang memungkinkan terjadinya perubahan perilaku.⁶⁾ Umumnya diketahui sebagian besar kondisi kendaraan (bus) dalam kondisi baik karena memang sebelum dan sesudah pemakaian bus harus segera diperiksa kondisi mesin dan perlengkapan lainnya agar bus nantinya berada dalam kondisi yang baik dan aman untuk pemakaian yang berikutnya.

Kondisi bus meliputi kondisi mesin, kondisi rem dan kondisi keselamatan bus penumpang. Sesuai hasil wawancara mendalam dengan beberapa informan penelitian diketahui bahwa kondisi bus yang kurang baik dapat mempengaruhi kualitas mengemudi. Salah satunya adalah jika kondisi mesin sudah sering rusak dan ban yang digunakan sudah kurang baik maka sopir bus harus lebih waspada dan berhati-hati saat mengemudikan bus.

SIMPULAN

1. Penerapan keselamatan mengemudi dan pengendalian bahaya terhadap kecelakaan di PO X mencakup pengawasan terhadap waktu kerja dan waktu istirahat, penggunaan *seat belt* dan pengecekan rutin terhadap kondisi dan kelengkapan bus.
2. Faktor predisposisi perilaku keselamatan mengemudi meliputi pengetahuan sopir tentang dasar mengemudi yang aman, adanya peraturan dan sanksi tentang penerapan *safety driving* yang dikeluarkan oleh perusahaan meskipun tidak tertulis, manfaat dan fungsi *safety driving*. Keyakinan akan manfaat dari *safety driving* membuat sopir tergugah menerapkan *safety driving*.
3. Faktor *enabling* perilaku penerapan *safety driving* pada sopir bus PO X adalah tersedianya kelengkapan *safety driving* pada armada bus, sanksi yang diterima jika sopir melakukan kesalahan atau pelanggaran lalu lintas serta peningkatan ketrampilan dengan pelatihan keselamatan mengemudi.
4. Faktor *reinforcing* perilaku penerapan *safety driving* yaitu pengurus dan direktur utama, perhatian dari pihak tersebut sangat penting bagi sopir untuk bekerja secara aman.
5. Perilaku keselamatan mengemudi pada sopir bus PO X sudah sesuai dengan ketentuan yang sudah tercantum dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

SARAN

1. Bagi Perusahaan
 - a. Diadakannya pelatihan keselamatan mengemudi secara rutin sehingga semua sopir dapat menambah pengetahuan dalam berlalu lintas.

- b. Peraturan maupun komitmen tentang K3 dibuat secara tertulis di perusahaan agar bisa disosialisasikan kepada seluruh sopir.
 - c. Pemberian jaminan kesehatan dan keselamatan yang baik pada sopir bus agar kelangsungan hidupnya lebih terjamin.
 - d. Dilakukannya supervisi rutin terhadap sopir bus, agar pengawasan terhadap perilaku keselamatan mengemudi berjalan dengan baik.
2. Bagi Dinas Perhubungan
 - a. Sosialisasi tentang K3 transportasi agar bisa dipahami dan diterapkan dengan baik oleh seluruh pihak-pihak pengguna jalan.
 - b. Dibentuknya kerjasama dengan pihak kepolisian untuk melakukan pengawasan ketat terhadap perilaku keselamatan mengemudi agar tercipta kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas
3. Bagi Pekerja
 - a. Selalu menggunakan *seat belt* setiap bekerja sebagai alat pelindung diri
 - b. Rutin mengecek kondisi bus agar bus selalu dalam kondisi baik dan tetap mematuhi peraturan lalu lintas demi keselamatan.
4. Bagi Peneliti Lain
Perlu dilakukan penelitian lanjut tentang keselamatan bagi para kernet mengingat banyaknya korban kecelakaan yang merupakan kernet bus.

DAFTAR PUSTAKA

1. Ikhsan, Muhamad. *Materi Kuliah Umum Dirjen Lalu Lintas DIY di MSST Pasca Sarjana UGM Yogyakarta. Lalu lintas dan Permasalahannya*. 2009.
2. Dinas Perhubungan Republik Indonesia. *Data Direktorat Jendral Perhubungan Darat Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Subdit Keselamatan LLAJ*. Jakarta, 2009.
3. Direktorat Jendral Perhubungan Darat. *Kecelakaan jalan raya di Indonesia terjadi setiap 9,1 menit*, 2010. Diunduh dari <http://www.dephub.go.id/read/berita/direktorat-jendral-perhubungan-darat/2307>, diakses tanggal 1 maret 2011.
4. Indonesia Defensive Driving Center. *Apa Itu Safety Riding*. 2009. Diunduh dari: http://pdamkotabogor.go.id/thelibrary/file/pdamkotabogor_safetyriding.pdf. Diakses tanggal 3 januari 2011.
5. Kurniawan, Arif. *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Safety Driving Pada Sopir Truk Pasir*. Skripsi tidak diterbitkan. Semarang: Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro. 2010.

6. Green, L W. Kreuter, Marshall W. *Health Promotion Planning, an Education and Environmental Approach*. London : Mayfield Publishing Company, Mountain View, Toronto ; 2000.
7. Kristianto. Fajar. *Analisis Perilaku Keselamatan Pramudi (Pengemudi) Bus Transjakarta* . Skripsi tidak diterbitkan. Jakarta: Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Indonesia. 2009.
8. Notoatmodjo, Soekidjo. *Pendidikan dan Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta. 2003.
9. Harbandinah P. Widjanarko, Bagoes. Cahyo, Kusyogo. Nugraha P, Priyadi. *Perencanaan & Evaluasi Pendidikan Kesehatan Masyarakat*. Semarang : ad-mediakreatif. 2009.
10. Hamid, Fajri. *Analisis Tingkat Pengetahuan Safety Driving Pada Sopir Mobil PT X*. Skripsi tidak diterbitkan. Jakarta: Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Indonesia. 2008.