

**ANALISIS DETERMINAN PERSEPSI PENGEMUDI BIS MAHASISWA UNSRI
TENTANG RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS***ANALYZE THE DETERMINANTS OF STUDENT BUS DRIVER UNSRI PERCEPTION
ABOUT THE RISK OF TRAFFIC ACCIDENTS***Kasnarian Adinata¹, Anita Camelia², Rico Januar Sitorus²**¹Alumni Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya² Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijayaemail: kasnarian_adinata@yahoo.co.id**ABSTRACK**

Background : *Traffic accident is serious safety problem throughout the world, the same problem also faced by Indonesia. The police RI data in 2009 mentions occurred at least 57 726 cases of road accidents and it was known that 91% were caused by human factors. Traffic accidents are also a risk for students UNSRI bus driver transporting students from Palembang to Indralaya and vice versa. This study aims to analyze the determinants of student bus driver UNSRI perception about the risk of traffic accidents on the road Palembang-Indralaya.*

Method : *Descriptive analytic cross sectional approach. The samples are UNSRI student bus driver (bus Bukit and bus Pasar), amounting to 132 people. The research data were analyzed quantitatively by the method of univariate, bivariate and multivariate logistic regression analysis with the test.*

Result : *As many as 65.9% of students UNSRI bus driver has a good perception of the risk of traffic accidents. With $\alpha = 0.05$ showed that there are relationship between how to get a driver's license, knowledge, attitudes and communication with a traffic accident risk perception. Based on the results of multivariate logistic regression analysis, there are three of the most influential variables, namely attitude, knowledge and communication.*

Conclusion : *The importance of driver safety should be instilled by UNSRI by making a commitment to ensure the safety of drivers and safety regulations and procedures. UNSRI and private parties should be more selective in choosing a driver that is really worth driving a bus of students and equip them with knowledge, skills training and proper driving techniques that can reduce the risk of accidents.*

Keyword : *Perception of risk, Accidents, Drivers*

ABSTRAK

Latar Belakang : Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah keselamatan kerja yang serius di seluruh dunia, masalah yang sama juga dihadapi Indonesia. Data kepolisian RI tahun 2009 menyebutkan terjadi sedikitnya 57.726 kasus kecelakaan di jalan dan diketahui bahwa 91% disebabkan oleh faktor manusia. Kecelakaan lalu lintas juga menjadi risiko bagi pengemudi bis mahasiswa UNSRI yang mengangkut mahasiswa dari Palembang ke Indralaya dan sebaliknya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis determinan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Palembang-Indralaya.

Metode : Penelitian deskriptif analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Sampel penelitian pengemudi bis mahasiswa UNSRI (bis Bukit dan bis Pasar) yang berjumlah 132 orang. Data penelitian dianalisis secara kuantitatif dengan metode univariat, bivariat dan multivariat dengan uji analisa regresi logistik.

Hasil Penelitian : Sebanyak 65,9% pengemudi bis mahasiswa UNSRI mempunyai persepsi yang baik mengenai risiko kecelakaan lalu lintas. Dengan $\alpha = 0,05$ didapatkan hasil bahwa terdapat hubungan antara cara mendapatkan SIM, pengetahuan, sikap dan komunikasi dengan persepsi risiko kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan hasil analisis regresi logistik multivariat, terdapat tiga variabel yang paling berpengaruh, yaitu sikap, pengetahuan dan komunikasi.

Kesimpulan : Perlu ditanamkan pentingnya arti keselamatan pengemudi oleh pihak UNSRI dengan membuat komitmen menjamin keselamatan pengemudi dan peraturan dan prosedur keselamatan kerja. Pihak UNSRI dan swasta harus lebih selektif dalam memilih pengemudi yang benar-benar layak mengemudikan bis mahasiswa dan membekali mereka dengan pengetahuan, pelatihan dan ketrampilan teknik mengemudi yang benar sehingga dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan.

Kata Kunci : Persepsi risiko, Kecelakaan, Pengemudi

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu jenis penyakit tidak menular yang memiliki tingkat kematian yang cukup tinggi. Kecelakaan lalu lintas dewasa ini menjadi urutan pertama penyebab kematian, baru kemudian diikuti oleh penyakit infeksi, jantung, diare, stroke dan kanker.¹

Data kepolisian RI tahun 2009 menyebutkan terjadi sedikitnya 57.726 kasus kecelakaan di jalan raya.² Berdasarkan data Lakalantas Polres Ogan Ilir kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Ogan Ilir berada di peringkat kedua di bawah Palembang dari seluruh kabupaten di Provinsi Sumatera Selatan dengan jumlah kejadian 257 kejadian, 101 korban meninggal dunia dan 394 korban luka-luka

Jalan Palembang-Indralaya yang menghubungkan Palembang dengan Indralaya merupakan jalan lintas antar provinsi sehingga mobilitas kendaraannya sangat tinggi dan dilalui oleh kendaraan yang berukuran besar seperti truk dan bis Antar Kota Antar Provinsi, termasuk juga bis mahasiswa UNSRI yang mengangkut mahasiswa dari Palembang ke Indralaya dan sebaliknya. Di ruas jalan Palembang-Indralaya pada tahun 2010 telah terjadi kecelakaan dengan 80 kasus dan mengakibatkan 27 orang korban meninggal dunia

Selama tiga tahun terakhir jumlah kecelakaan bus mahasiswa telah terjadi sebanyak 5 kasus kecelakaan dengan penyebab utama kecelakaan adalah faktor pengemudi yang mengemudi bis secara ugal-ugalan. Perilaku ugal-ugalan tersebut dapat mencerminkan persepsi pengemudi bis tentang bahaya dan risiko kecelakaan lalu lintas yang dihadapi masih rendah. Hal ini didukung dari data hasil-hasil penelitian, bahwa 80-85 persen kecelakaan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan manusia.³ Pendapat yang relevan dengan ulasan di atas dikemukakan oleh Bachtiar bahwa penyebab

kecelakaan lalu lintas di jalan paling banyak atau 91 persen disebabkan oleh faktor manusia.⁴

Dari penjelasan di atas, jelas sekali bahwa faktor manusia yang berperilaku tidak aman memegang peranan penting atas terjadinya suatu kecelakaan. Perilaku tidak aman tersebut mencerminkan persepsi seseorang atas bahaya dan risiko yang dihadapi, tingkat pengetahuan dan kesadaran untuk berperilaku aman. Faktor manusia merupakan penyebab kecelakaan paling besar. Salah satu faktor manusia adalah *perception demands* (persepsi yang beragam) yang termasuk ke dalam "*Mental or Psychological Stress*".⁵

Melihat kondisi tersebut peneliti ingin menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. Adapun variabel yang diteliti dalam penelitian ini adalah masa kerja, pendidikan, pengetahuan, sikap, sistem penggajian, cara mendapatkan SIM, komitmen top manajemen (UNSRI), peraturan dan prosedur keselamatan kerja, dan komunikasi.

BAHAN DAN CARA PENELITIAN

Jenis penelitian yang dipakai dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kuantitatif dan menganalisis hubungan antara variabel independen (masa kerja, pendidikan, pengetahuan, sikap, sistem penggajian, cara mendapatkan SIM, komitmen top manajemen (UNSRI), peraturan dan prosedur keselamatan kerja, dan komunikasi) dengan variabel dependen (persepsi tentang risiko kecelakaan lalu lintas).

Sampel dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi bis mahasiswa UNSRI (bis Bukit dan bis Pasar) dengan jumlah sampel 132 orang. Instrument yang digunakan

untuk mengukur variabel-variabel yang diteliti adalah kuesioner.

Analisis univariat dilakukan untuk mengetahui distribusi frekuensi dari variabel-variabel yang diteliti sehingga dapat diperoleh gambaran deskriptifnya. Analisis bivariat bertujuan untuk melihat hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat dengan menggunakan analisis hubungan uji *Chi-Square*. Kemudian di lanjutkan dengan analisis multivariat untuk mencari manakah variabel bebas yang paling berpengaruh terhadap variabel terikat maka dilakukan uji analisis regresi logistik ganda, karena variabel dependent yang akan diteliti berbentuk variabel kategorik (persepsi tentang risiko kecelakaan lalu lintas) terutama yang bersifat dikotomus (hasil ukur terdiri dari 2 kategori, yaitu persepsi baik dan persepsi kurang baik).

HASIL PENELITIAN

Analisis Univariat

Berdasarkan hasil penelitian yang dapat dilihat pada Tabel 1, diketahui bahwa sebesar 63,6% pengemudi adalah pengemudi dengan masa kerja lama, 71,2% pengemudi dengan latar belakang pendidikan rendah (tamam SD-SMP), 83,3% pengemudi digaji dengan sistem setoran, 81,8% pengemudi mendapatkan SIM dengan sesuai prosedur.

Selanjutnya terdapat 62,9% pengemudi memiliki pengetahuan yang baik terhadap risiko kecelakaan lalu lintas, 84,8% pengemudi memiliki sikap yang baik terhadap risiko kecelakaan lalu lintas, 65,9% pengemudi memiliki persepsi yang baik terhadap risiko kecelakaan lalu lintas, 71,2% pengemudi memiliki penilaian yang kurang baik terhadap komitmen top manajemen (UNSRI) dalam menjamin keselamatan pengemudi, 72% pengemudi memiliki penilaian yang kurang baik terhadap peraturan dan prosedur keselamatan kerja, dan 53,8% pengemudi memiliki komunikasi yang baik.

Tabel 1.

Distribusi Frekuensi Responden		
Variabel	Jumlah	%
Masa Kerja :		
a.Lama (≥ 10 tahun)	84	63,6
b.Baru (< 10 tahun)	48	36,4
Pendidikan :		
a.Tinggi (tamam SMA-PT)	38	28,8
b.Rendah (tidak sekolah-tamam SMP)	94	71,2
Sistem Penggajian :		
a.Komisi	22	16,7
b.Setoran	110	83,3
Cara Mendapatkan SIM :		
a.Sesuai Prosedur	108	81,8
b.Tidak Sesuai Prosedur	24	18,2
Pengetahuan :		
a.Baik	83	62,9
b.Kurang Baik	49	37,1
Sikap :		
a.Baik	112	84,8
b.Kurang Baik	20	15,2
Komitmen Top Manajemen (UNSRI) :		
a.Baik	38	28,8
b.Kurang Baik	94	71,2
Peraturan dan Prosedur Keselamatan Kerja :		
a.Baik	37	28,0
b.Kurang Baik	95	72,0
Komunikasi :		
a.Baik	71	53,8
b.Kurang Baik	61	46,2
Persepsi Risiko :		
a.Baik	87	65,9
b.Kurang Baik	45	34,1

Analisis Bivariat

Berdasarkan hasil analisis bivariat (lihat tabel 2) diketahui dari hasil uji *chi-square* didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas ($p \text{ value} = 0,077$). Didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas ($p \text{ value} = 0,231$). Didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara sistem penggajian dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas ($p \text{ value} = 0,218$). Didapatkan bahwa adanya hubungan antara cara mendapatkan SIM dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas ($p \text{ value} = 0,022$).

Tabel 2.
Tabel Tabulasi Silang Analisis Bivariat

Variabel Independen	Persepsi Risiko		N (40)	P value
	Baik	Kurang Baik		
Masa Kerja :				
a.Lama (≥ 10 tahun)	60	24	84	0,077
b.Baru (<10 tahun)	27	21	48	
Pendidikan :				
a.Tinggi (tamat SMA-PT)	28	10	38	0,231
b.Rendah (tidak sekolah-tamat SMP)	59	35	94	
Sistem Penggajian :				
a.Komisi	17	5	22	0,218
b.Setoran	70	40	110	
Cara Mendapatkan SIM :				
a.Sesuai Prosedur	76	32	108	0,022
b.Tidak Sesuai Prosedur	11	13	24	
Pengetahuan :				
a.Baik	64	19	83	0,000
b.Kurang Baik	23	26	49	
Sikap :				
a.Baik	80	32	112	0,002
b.Kurang Baik	7	13	20	
Komitmen Top Manajemen (UNSRI) :				
a.Baik	28	10	38	0,231
b.Kurang Baik	59	35	94	
Peraturan dan Prosedur Keselamatan Kerja :				
a.Baik	28	9	37	0,140
b.Kurang Baik	59	36	95	
Komunikasi :				
a.Baik	58	13	71	0,000
b.Kurang Baik	29	32	61	

Masih dari Tabel 2 di atas didapatkan hasil bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas (p value = 0,000). Didapatkan hasil bahwa adanya hubungan antara sikap dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas (p value = 0,002). Didapatkan hasil bahwa tidak adanya hubungan antara komitmen top manajemen (UNSRI) dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI akan risiko kecelakaan lalu lintas (p value = 0,231).

Didapatkan hasil bahwa tidak ada hubungan antara peraturan dan prosedur keselamatan kerja dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas (p value = 0,140). Didapatkan hasil bahwa adanya hubungan

antara komunikasi dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas (p value = 0,000).

PEMBAHASAN

Masa Kerja

Diketahui tidak ada hubungan antara masa kerja dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Hal ini tidak sejalan dengan teori yang dikemukakan para ahli yang menyatakan bahwa semakin lama masa kerja maka semakin baik persepsi pekerja terhadap risiko pekerjaannya.⁶ Hasil penelitian ini didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh Ferlisa pada pekerja di unit produksi II/III PT. Semen Padang, Indarung tahun 2008 yang menyimpulkan bahwa tidak adanya hubungan

antara masa kerja dengan persepsi pekerja terhadap risiko K3.⁷ Fenomena ini bisa disebabkan pengemudi dengan masa kerja baru cenderung lebih berhati-hati dalam mengemudikan bis mahasiswa, mengingat jalur yang dilaluinya merupakan jalan lintas antar provinsi sehingga mobilitas kendaraannya sangat tinggi dan dilalui oleh kendaraan yang berukuran besar seperti truk dan bis Antar Kota Antar Provinsi yang berisiko tinggi mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Pendidikan

Diketahui tidak ada hubungan antara pendidikan dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Hal ini tidak sejalan dengan teori yang dikemukakan para ahli yang menyatakan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan yang dimiliki oleh individu, maka semakin baik pula persepsi yang ada dalam dirinya.⁸ Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Meiwarnis pada pekerja pelaksanaan pekerjaan di ruang terbatas (*confined space*) PT. PERTAMINA UP III Plaju Palembang tahun 2006 yang menyimpulkan bahwa adanya hubungan antara pendidikan dengan persepsi pekerja terhadap risiko bahaya pekerjaannya.⁹ Karena dari hasil penelitian diperoleh bahwa walaupun sebagian besar pengemudi dengan pendidikan rendah, namun ada faktor lain yang membuat mereka memiliki persepsi yang baik tentang risiko kecelakaan lalu lintas, yaitu pengalaman pengemudi.

Pengemudi dengan pendidikan rendah, sebagian besar adalah pengemudi dengan masa kerja lama yang memiliki banyak pengalaman dalam mengemudi. Dengan memiliki pengalaman masa kerja yang lama akan membuat pengemudi semakin tahu akan risiko bahaya yang ada di jalan sehingga pengemudi lebih berhati-hati dalam mengemudikan bis. Dengan demikian, latar belakang pendidikan pengemudi tidak berpengaruh secara langsung terhadap

persepsi pengemudi mengenai risiko kecelakaan lalu lintas.

Sistem Penggajian

Diketahui tidak ada hubungan antara sistem penggajian dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Camelia pada pengemudi *dump truck* di PT. Pamapersada Nusantara Job Site, Tanjung Enim tahun 2003 yang menyimpulkan bahwa tidak adanya hubungan antara cara penggajian dengan persepsi pekerja terhadap risiko kecelakaan lalu lintas tambang.¹⁰ Baik nya persepsi pengemudi bis Bukit dan Pasar terhadap risiko kecelakaan lalu lintas ini disebabkan karena mereka merasa bahwa pendapatan yang mereka peroleh dapat mencukupi kebutuhan sehari-hari. Dalam satu hari penghasilan pengemudi bis Bukit sekitar Rp.180.000,00 dan penghasilan pengemudi bis Pasar sekitar Rp.230.000,00. Dengan pendapatan sebesar itu, pengemudi tidak dihindangi rasa cemas bila tidak dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari karena pendapatan yang diperoleh dalam satu hari sudah lebih dari cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari sehingga mereka dapat mengemudi dengan tenang dan penuh konsentrasi.

Cara Mendapatkan SIM

Diketahui ada hubungan antara cara mendapatkan SIM dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Persepsi pengemudi tentang risiko kecelakaan yang baik ini didapatkan pada saat mengikuti test, mereka diwajibkan mengikuti ujian tertulis maupun ujian praktek sehingga mereka benar benar memahami apa saja risiko yang ada selama mengemudi, selain itu mereka mendapatkan informasi tentang bagaimana cara berkendara yang aman (*safety riding*). Selain itu pengemudi yang memperoleh SIM

dengan sesuai prosedur memiliki alasan mereka ingin mematuhi peraturan yang berlaku (UU Nomor 22 Tahun 2009). Berbeda dengan pengemudi yang mendapatkan SIM dengan menggunakan jasa calo. Karena tidak mengikuti ujian tertulis maupun ujian praktek, maka mereka tidak mendapatkan informasi mengenai risiko kecelakaan lalu lintas dan bagaimana cara berkendara yang aman. Sehingga persepsi mereka mengenai risiko kecelakaan lalu lintas menjadi kurang baik.

Pengetahuan

Diketahui ada hubungan antara pengetahuan dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan pendapat para ahli yang menyatakan bahwa pengetahuan yang diperoleh pekerja, baik itu dari pendidikan, bacaan, pengamatan maupun pelatihan yang didapat maupun pengalaman yang dialaminya akan dapat mempengaruhi persepsi pada dirinya.¹¹ Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Ferlisa pada pekerja di unit produksi II/III PT. Semen Padang tahun 2008 yang menyimpulkan bahwa tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan persepsi pekerja terhadap risiko K3.⁷

Pengetahuan pengemudi bis mahasiswa yang baik ini, bisa dikarenakan pengalaman mereka dalam mengemudi yang sudah lama, sehingga mereka sudah mengerti tentang risiko-risiko kecelakaan lalu lintas yang mereka hadapi setiap hari dalam mengemudikan bis mahasiswa UNSRI. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Mehra dan Burhan dalam Ramadhan yang menyatakan bahwa salah satu sumber dari pengetahuan adalah diperoleh dari pengalaman langsung.¹²

Pada uji multivariat diperoleh bahwa pengetahuan baik dapat mempengaruhi 3,6 kali lipat terhadap persepsi baik pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas.

Sikap

Diketahui ada hubungan antara sikap dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan pendapat para ahli yang menyatakan bahwa sikap mempengaruhi persepsi.^{6,13} Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Ferlisa pada pekerja di unit produksi II/III PT. Semen Padang, Indarung tahun 2008 yang menyimpulkan bahwa tidak adanya hubungan antara sikap dengan persepsi pekerja terhadap risiko K3.⁷ Berdasarkan hasil analisis diperoleh bahwa sikap pengemudi bis mahasiswa UNSRI yang sudah baik ini bisa disebabkan karena mereka menyadari akan risiko kecelakaan lalu lintas yang mereka hadapi. Jika sikap mereka kurang baik selama mengemudi, maka bukan hanya keselamatan dirinya saja yang terancam, melainkan keselamatan mahasiswa yang menjadi penumpangnya ikut terancam juga.

Sikap yang baik dapat mempengaruhi persepsi yang baik pula terhadap risiko kecelakaan lalu lintas yang dihadapi oleh pengemudi. Sikap baik yang dimaksud contohnya adalah selalu memperhatikan batas maksimum kecepatan yang diperbolehkan pada saat mengemudi. Pada uji multivariat diperoleh bahwa sikap merupakan variabel yang paling mempengaruhi persepsi risiko dan sikap baik dapat mempengaruhi 4,8 kali lipat terhadap persepsi baik pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas.

Komitmen Top Manajemen (UNSRI)

Diketahui tidak ada hubungan antara komitmen top manajemen (UNSRI) dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI akan risiko kecelakaan lalu lintas. Penilaian dari pengemudi terhadap komitmen top manajemen dalam menjamin keselamatan pengemudi yang masih cenderung kurang baik ini bisa disebabkan karena pengemudi merasa bahwa pihak UNSRI tidak

memperhatikan keselamatan mereka dalam bekerja. Para pengemudi tersebut mengatakan bahwa mereka tidak pernah mendapatkan pelatihan dari pihak UNSRI mengenai cara berkendara dengan baik dan aman, tidak adanya pengawasan mengenai keselamatan kerja mereka. Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Hassan pada pekerja konstruksi di Kuala Lumpur, Malaysia tahun 2007 yang menyatakan bahwa adanya hubungan antara komitmen organisasi dengan persepsi pekerja konstruksi terhadap K3.¹⁴

Peraturan dan Prosedur Keselamatan Kerja

Diketahui tidak ada hubungan antara peraturan dan prosedur keselamatan kerja dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Penilaian dari pengemudi terhadap peraturan dan prosedur keselamatan kerja yang cenderung kurang baik ini bisa disebabkan karena pengemudi merasa bahwa pihak UNSRI tidak pernah mengeluarkan peraturan ataupun prosedur keselamatan kerja. Adapun peraturan dan prosedur yang harus dipatuhi oleh pengemudi bis Bukit, dikeluarkan oleh atasan mereka, bukan oleh pihak UNSRI.

Seperti pengemudi bis Bukit, harus mematuhi peraturan dan prosedur yang telah dibuat oleh SATGAS Pengelola Bis UNSRI. SATGAS Pengelola Bis UNSRI ini merupakan subbagian dari Biro Perlengkapan UNSRI. Walaupun SATGAS Pengelola Bis UNSRI ini merupakan bagian dari UNSRI, akan tetapi yang mengeluarkan peraturan dan prosedur keselamatan kerja bukan dari pihak UNSRI melainkan pihak SATGAS Pengelola Bis UNSRI sendirilah yang berinisiatif membuat peraturan dan prosedur keselamatan kerja untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas pada bis Bukit. Adapun bagi pengemudi bis Pasar, peraturan dan prosedur keselamatan kerja, dikeluarkan oleh PO masing-masing, yakni PO. Sapta Abadi (SA), PO. Jaya Bersama (JB), dan PO. Adi Jaya

(AJ). ini. Hasil penelitian ini didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh Salihat pada mahasiswa Universitas Indonesia tahun 2009 yang menyatakan bahwa tidak adanya hubungan antara peraturan dan hukum yang berlaku dengan persepsi mahasiswa terhadap risiko keselamatan berkendara.¹⁵

Komunikasi

Diketahui ada hubungan antara komunikasi dengan persepsi pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan pendapat para ahli yang menyatakan pekerja akan mempunyai persepsi positif jika komunikasi atasan dan bawahan terjalin dengan baik.¹⁶ Hasil penelitian ini didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh Hassan pada pekerja konstruksi di Kuala Lumpur, Malaysia tahun 2007 yang menyatakan bahwa adanya hubungan antara komunikasi dengan persepsi pekerja konstruksi terhadap K3.¹⁴

Pengemudi bis mahasiswa UNSRI yang mempunyai komunikasi yang cenderung baik ini bisa disebabkan karena sudah baiknya sistem informasi dari pihak UNSRI. Pihak UNSRI telah memberikan informasi kepada pengemudi bis mahasiswa UNSRI mengenai cara berkendara yang aman, melibatkan pengemudi dalam penyampaian informasi dan dari pihak pengemudi sendiri selalu melaporkan kepada pihak UNSRI apabila terjadi kecelakaan serta pihak UNSRI yang mendengarkan tanggapan pengemudi mengenai keselamatan pengemudi dalam berkendara. Kepuasan pengemudi mengenai komunikasi yang terjalin dengan baik antara pengemudi dengan pihak UNSRI akan cenderung menghasilkan persepsi yang positif, dan sebaliknya jika pengemudi memiliki ketidakpuasan terhadap komunikasi yang terjalin dengan UNSRI maka akan cenderung menghasilkan persepsi yang negatif. Pada uji multivariat diperoleh bahwa komunikasi yang baik dapat mempengaruhi 3,3 kali lipat terhadap persepsi baik

pengemudi bis mahasiswa UNSRI tentang risiko kecelakaan lalu lintas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 65,9% pengemudi bis mahasiswa UNSRI mempunyai persepsi yang baik mengenai risiko kecelakaan lalu lintas. Dengan $\alpha = 0,05$ diketahui bahwa faktor determinan persepsi risiko kecelakaan lalu lintas pada pengemudi antara lain adalah cara mendapatkan SIM, pengetahuan, sikap dan komunikasi dengan. Berdasarkan hasil analisis regresi logistik multivariat, terdapat

tiga variabel yang paling berpengaruh, yaitu sikap, pengetahuan, dan komunikasi.

Disarankan kepada pihak UNSRI bahwa perlu ditanamkan pentingnya arti keselamatan pada pengemudi dengan membuat komitmen menjamin keselamatan pengemudi dan peraturan dan prosedur keselamatan kerja. Pihak UNSRI dan swasta harus lebih selektif dalam memilih pengemudi yang benar-benar layak mengemudikan bis mahasiswa dan membekali mereka dengan pengetahuan, pelatihan dan ketrampilan teknik mengemudi yang benar sehingga dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

1. Suwandra, R. *Analisis Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang pada Tahun 2008 dan 2009*. [Skripsi]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya. Indralaya. 2011.
2. Dephub Transportasi. *Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi Lalu Lintas Angkutan Jalan*. Jakarta. 2007.
3. Suma'mur, P.K. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Gunung Agung. Jakarta. 1985.
4. Bachtiar, W. *Sosiologi Klasik*. Remaja Posdakarya. Bandung. 2006.
5. Sugandi, O. *Naskah Tentang Pendidik Analisa Data Laka (3L) Untuk Dikbang Spes Idik Laka Lantas*. Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Polri, Pusat Pendidikan Lalu Lintas Polri. Tangerang. 2007.
6. Robbins, S.P. *Perilaku Organisasi (Konsep, Kontroversi, Aplikasi)*. Prenhallindo. Jakarta. 2001.
7. Ferlisa, R. *Persepsi Pekerja di Unit Produksi II/III Terhadap Risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja di PT Semen Padang Tahun 2008*, [Skripsi]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Depok, [on line]. Dari : <http://www.lontar.ui.ac.id>. 2008. [1 April 2012].
8. Prayitno, A.B. *Dampak Pengetahuan dan Persepsi Terhadap Sikap Mahasiswa Terhadap HIV-AIDS*. [on line]. Dari : <http://www.baskoro.blogspot.com>. 2008. [10 Juli 2012].
9. Meiwarnis, R. *Persepsi Pekerja Terhadap Risiko Bahaya di Ruang Terbatas (Confined Space) di PT PERTAMINA (Persero) Unit Produksi III Plaju Palembang*. [Skripsi]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya. Indralaya. 2006.
10. Camelia, A. *Gambaran Persepsi Pengemudi Dump Truck Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Tambang Pada Proses Pengangkutan Batubara di PT. Pamapersada Nusantara Job Site Tanjung Enim SUMSEL*. [Skripsi]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Depok. 2003.
11. Rakhmat, J. *Psikologi Komunikasi*. Remaja Posdakarya. Bandung. 2007.
12. Ramadhan, B.F. *Gambaran Persepsi Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Pada Siswa/i Sekolah Menengah Atas di Kota Bogor Tahun 2009*, [Skripsi]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Depok, [on line]. Dari : <http://www.lontar.ui.ac.id>. 2009. [2 April 2012].
13. Mearns, K & dkk. 'Risk Perception by Offshore Workers on UK Oil and Gas Platforms', *Journal Safety Science*, [on line], vol.22, no.1-4, Feb-Apr., pp 131-145. Dari : <http://www.sciencedirect.com>. 1999. [2 Mei 2012].

14. Hassan, C.R.C., dkk. 'Perception of Building Construction Workers Towards Safety, Health and Environment'. *Journal of Engineering Science and Technology*. [on line], 2007. vol.2, no.3, pp 271-279. Dari : <http://www.jestec.taylors.edu.my> [4 Juli 2012].
15. Salihat, I.K. *Hubungan Persepsi Terhadap Risiko Berkendara Dengan Penggunaan Sabuk Keselamatan Selama Berkendara Pada Mahasiswa Universitas Indonesia*, [Skripsi]. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Depok, [on line]. Dari : <http://www.lontar.ui.ac.id>. 2009. [3 April 2012].
16. Terinate, K. *Pengaruh Budaya Keselamatan Kerja Pada Proyek Konstruksi Terhadap Unsafe Act Pekerja*. [Skripsi]. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Kristen Petra. Surabaya, [on line]. Dari : <http://www.digilib.petra.ac.id>. 2010. [5 Mei 2012].