

Faktor yang Berpengaruh terhadap Konsentrasi Pengemudi

Factors Affecting the Concentration of Driver

Nunuj Nurdjanah ^{1*}, Reni Puspitasari ²

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta
E-mail: *r.puspita1309@yahoo.com

Diterima : 6 Februari 2017, revisi 1: 23 Februari 2017, revisi 2: 10 Mei 2017, disetujui: 12 Juni 2017

Abstract

Accidents on the road are often defined as an incident that was not unexpected due to the fault/negligence of one party that the other party involved in the accident scene on the highway. From the definition of the accident can be considered that the first cause of the accidents mostly by drivers who are less prepared when you're on the road and environmental conditions/weather. It turned out according to existing data, the factors causing the accident that road transport is dominated by the human factor of 67%, 22% technical and 11% other. The human error factor does not suddenly appear during a collision, but the potential exists in traffic behavior of the driver and crew. Several accidents that claimed lives these days on average due to loss of concentration of the driver. Traffic Directorate of Polda Metro Jaya notes that most accidents casualties in 2015 due to driver's negligence, careless and lack of focus. Another condition of the driver who caused the accident is often sleepy driver, drunk, tired, unskilled, undisciplined, and using a cell phone while driving. The purpose of this study was to analyze the factors that affect the concentration of AKAP bus driver in particular, where the strength of the driver into the spotlight as a primary cause of accidents. Data collected through questionnaires to 150 AKAP bus driver in the Greater Jakarta area. Based on the analysis, the dominant factor affecting the concentration, the condition of the vehicle by 31%; the health condition of the driver of 23%; road conditions by 22%; weather conditions by 10%; conditions /family issues by 8%; environmental conditions, the company's management and operational issues in the field of 1%; while respondents who did not answer the last of 3%.

Keywords: Driver, accident, bus.

Abstrak

Kecelakaan di jalan sering diartikan sebagai suatu kejadian yang tidak terduga-duga akibat kesalahan/kelalaian satu pihak sehingga menyebabkan pihak lain terlibat dalam kejadian kecelakaan di jalan raya. Dari pengertian kecelakaan tersebut dapat dianggap bahwa penyebab pertama kejadian kecelakaan sebagian besar adalah oleh pengemudi yang kurang siap ketika berada di jalan dan kondisi lingkungan/cuaca. Hal tersebut ternyata sesuai dengan data yang ada, yaitu faktor penyebab kecelakaan transportasi jalan itu di dominasi oleh faktor manusia sebesar 67%, teknis 22% dan lainnya 11%. Faktor kesalahan manusia tidak tiba-tiba muncul saat tabrakan, tetapi potensial ada dalam perilaku berlalu lintas pengemudi dan awaknya. Beberapa kecelakaan yang merenggut korban jiwa belakangan ini rata-rata diakibatkan hilangnya konsentrasi pengemudi. Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat sebagian besar kecelakaan yang memakan korban jiwa pada Tahun 2015 diakibatkan oleh kelalaian pengemudi, lengah dan kurang konsentrasi. Kondisi lain pada pengemudi yang sering menyebabkan kecelakaan adalah pengemudi mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, dan menggunakan telepon seluler saat berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi konsentrasi pengemudi khususnya bus AKAP, dimana konsentrasi pengemudi menjadi sorotan sebagai penyebab utama kecelakaan. Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner kepada 150 pengemudi bus AKAP di wilayah Jabodetabek. Berdasarkan hasil analisis, faktor dominan yang berpengaruh terhadap konsentrasi, kondisi kendaraan sebesar 31%; kondisi kesehatan pengemudi sebesar 23%; kondisi jalan sebesar 22%; kondisi cuaca sebesar 10%; kondisi/masalah keluarga sebesar 8%; kondisi lingkungan, manajemen perusahaan dan masalah operasional di lapangan sebesar 1%; sedangkan responden yang tidak menjawab ada sebesar 3%.

Kata kunci : Pengemudi, kecelakaan, bus

Pendahuluan

Salah satu jenis pekerjaan yang membutuhkan konsentrasi tinggi dalam waktu lama adalah mengemudikan kendaraan [1]. Para pengemudi harus selalu dalam keadaan yang terjaga dan tetap konsentrasi dalam melakukan pekerjaannya. Tentunya keadaan yang seperti ini sangat melelahkan bagi anggota tubuh terutama mata dan pikiran karena harus tetap fokus dalam waktu berjam-jam [2]. Namun bagaimanapun kemampuan tubuh manusia memiliki batas tertentu untuk tetap terjaga. Apabila melebihi kapasitasnya, tubuh akan memberikan respon lelah sebagai sinyal untuk menghentikan kegiatan tersebut.

Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, sehingga memerlukan kemampuan dan pengetahuan tertentu, karena pada saat yang sama pengemudi harus menghadapi kendaraan dengan peralatannya dan menerima pengaruh atau rangsangan dari keadaan sekelilingnya [9]. Beberapa kecelakaan yang merenggut korban jiwa belakangan ini seringkali diakibatkan hilangnya konsentrasi pengemudi.

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor fisiologis dan psikologis. Faktor fisiologis manusia yang dapat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan adalah sistem syaraf, penglihatan, pendengaran, stabilitas perasaan, indera lain (sentuh, bau), modifikasi (lelah, obat). Sedangkan faktor psikologis berupa motivasi, intelegensia, pengalaman, emosi, kedewasaan dan kebiasaan. Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan [5].

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat sebagian besar kecelakaan yang memakan korban jiwa pada Tahun 2015 diakibatkan oleh kelalaian pengemudi. Penyebab utama kecelakaan adalah karena hilangnya konsentrasi pengemudi. Kondisi lain pada pengemudi yang sering menyebabkan kecelakaan antara lain pengemudi mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, dan menggunakan telepon seluler saat berkendara. Seperti kejadian kecelakaan lalu lintas di Tugu Tani, Jakarta Pusat yang menewaskan sembilan orang pejalan kaki beberapa waktu lalu dikarenakan pengemudi hilang konsentrasi karena pengaruh narkoba.

Kejadian kecelakaan akibat pengemudi lebih berbahaya lagi apabila terjadi pada bus angkutan umum, karena biasanya membawa penumpang sehingga bisa menimbulkan lebih banyak korban jiwa seperti kejadian di ruas Tol Palimanan-Kanci (Palikanci) Kabupaten Cirebon, Jawa Barat pada 2 April 2016. Kecelakaan tersebut melibatkan dua bus berlawanan arah yang mengakibatkan tiga orang tewas di lokasi kejadian serta penumpang lainnya luka berat dan ringan. Diduga kecelakaan tersebut akibat pengemudi mengantuk, sehingga kehilangan konsentrasi keluar jalur dan masuk di jalur yang berlawanan. Salah satu Perusahaan Otobus (PO) bus tersebut menerapkan sistem pengemudi tunggal.

Selain mengantuk, ada beberapa faktor yang dapat memicu hilangnya konsentrasi pengemudi seperti mobil dipacu dengan kecepatan tinggi sehingga kendaraan menjadi sulit dikendalikan. Permukaan jalan, kondisi kendaraan yang kurang baik diduga juga mempengaruhi perilaku pengemudi. Biasanya semakin tertib berlalu lintas membuat pengemudi semakin tenang berkendara, begitu pula sebaliknya. Emosi dan keputusan mengambil tindakan di jalan dipengaruhi oleh lingkungannya.

Berdasarkan data kecelakaan yang dicatat Korlantas Polri Tahun 2010-2014, kecelakaan yang melibatkan bus berjumlah 29.447 kendaraan atau sekitar 3,3% dari total kendaraan yang terlibat kecelakaan, angkanya memang tidak terlalu besar apabila dibandingkan dengan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor sebanyak 627.126 kendaraan atau 70,9%, maupun yang melibatkan mobil penumpang sebanyak 116.648 kendaraan atau 13,2%, akan tetapi apabila terjadi kecelakaan yang melibatkan bus apabila fatal bisa menyebabkan banyak korban jiwa meninggal maupun luka berat.

Jakarta Transportation Watch (JTW) mencatat ada tiga faktor yang membuat kecelakaan lalu lintas kerap terjadi, terutama pada musim mudik lebaran dari tahun ke tahun. yaitu menurunnya konsentrasi pengemudi, kelaikan dan keselamatan kendaraan yang buruk, dan kelaikan jalan yang kurang memadai. Konsentrasi pengemudi sering kali turun, disebabkan karena pengemudi lelah, mengantuk dan menggunakan telepon seluler

ketika mengendarai kendaraan [3].

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi menurunnya konsentrasi pengemudi AKAP, sehingga dapat direkomendasikan kebijakan yang perlu dilakukan guna mengantisipasi kecelakaan akibat terganggunya konsentrasi pengemudi AKAP.

Metodologi

Pendekatan penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah kualitatif dan kuantitatif, data kualitatif yang diperoleh kemudian dikuantitatifkan. Sampling yang digunakan adalah sampling *purposive*. Pengambilan sampel P.O bus dan pengemudi untuk penelitian ini dilakukan di terminal di wilayah Bogor, Tangerang dan Bekasi. Diambil sampel sebanyak 150 pengemudi bus.

Dalam memecahkan permasalahan, metode analisis yang akan digunakan adalah metode deskriptif dengan *pie* dan *line chart*. Data dikelompokkan sesuai dengan variabel yang diteliti. Teknik ini menggunakan statistik deskriptif.

Tuliskan dalam bagian ini beberapa hal pokok sebagai berikut: metode pengumpulan, pengolahan, dan analisis.

A. Metode Pengumpulan Data

Dengan menggunakan *purposive sampling*. Menurut Sugiyono, *purposive sampling* merupakan suatu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan khusus sehingga layak dijadikan sampel [10].

Pengambilan sampel P.O bus dan pengemudi untuk penelitian ini dilakukan di terminal di wilayah Bogor, Tangerang dan Bekasi. Diambil sampel sebanyak 150 pengemudi bus.

B. Pengolahan Data

Data yang terkumpul selanjutnya diolah dengan dalam bentuk *table*, *pie* dan *line chart*. Data dikelompokkan sesuai dengan variabel yang diteliti.

C. Analisis Data

Dalam memecahkan permasalahan, metode analisis yang akan digunakan adalah metode deskriptif. Statistik deskriptif dapat digunakan

bila peneliti ingin mendeskripsikan data sampel. Dengan penelitian ini, responden diminta untuk mengisi pertanyaan dan yang berbentuk mengungkapkan sesuatu.

Dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mengkorelasikan data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah sehingga akhirnya dapat disajikan suatu laporan penelitian (*research report*).

Analisis dan Pembahasan

A. Analisis terhadap Kebijakan Perusahaan Otobus (PO)

Upaya untuk meningkatkan keselamatan tentunya bukan hanya tanggung jawab pemerintah saja, melainkan tanggung jawab kita bersama. Dalam hal ini para pengusaha angkutan bus turut berperan dalam upaya mewujudkan keselamatan, kelancaran, kenyamanan dan tertib lalu lintas. Maka kecenderungan-kecenderungan yang negatif perlu diturunkan, seperti ketidakdisiplinan, kurangnya pengetahuan pengemudi tentang tata cara mengemudi yang baik, banyaknya pelanggaran lalu lintas, buruknya pelayanan kepada penumpang dan lain-lain, sehingga dapat mengakibatkan tingginya jumlah dan fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan.

Berikut adalah beberapa faktor kebijakan yang merupakan gambaran dari perusahaan bus, berdasarkan kuesioner yang dijawab oleh 150 pengemudi dari berbagai perusahaan angkutan, sebagai upaya untuk mewujudkan keselamatan, kelancaran, kenyamanan dan tertib lalu lintas. Tentunya hal tersebut juga berkaitan dengan konsentrasi pengemudi dalam menjalankan pekerjaannya.

Tabel 1. Penerapan Kebijakan P.O Bus

No	Kebijakan	Jawaban Responden	
		Ya	Tidak
1.	Penerapan Time Table	68%	32%
2.	Pemberian Sangsi	20%	80%
3.	Pemberian Reward/Bonus	5%	95%
4.	Penerapan Jam Kerja Maksimal	39%	61%
5.	Tersedianya Supir Cadangan dan Teknisi	83%	17%
6.	Penerapan Sitem Setoran	93%	7%
7.	Adanya Penghasilan di Luar Upah	39%	61%
8.	Larangan Penggunaan HP	92%	8%
9.	Asuransi	65%	35%
10.	Cek Kesehatan Sebelum Mengemudi	45%	55%
11.	Cek Kesehatan Berkala	44%	56%

Sumber: Hasil Analisis, 2016

1. Penerapan *Time Table*

Sebagian besar perusahaan bus telah menerapkan *time table* (ketepatan waktu) kedatangan dan keberangkatan bus. Sebanyak 68% responden menjawab bahwa perusahaan bus telah menerapkan *time table* dan 32% tidak menerapkannya.

2. Pemberian Sanksi

Sebagian besar perusahaan bus tidak memberlakukan sanksi apabila ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan tidak terpenuhi oleh pengemudinya. Sebanyak 85% responden menjawab bahwa perusahaan bus tidak memberikan sanksi bagi pengemudinya dan 15% responden menjawab bahwa perusahaan bus memberikan sanksi bagi pengemudi yang tidak memenuhi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan bus.

3. Pemberian *Reward/Bonus*

Tujuan pemberian *reward* atau bonus kepada pengemudi adalah sebagai penghargaan terhadap profesinya, sehingga mendorong dirinya untuk lebih percaya diri dan merasa dihargai, sehingga diharapkan bisa mengubah sikap dan perilakunya menjadi lebih disiplin dan bertanggung jawab. Dengan demikian dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan diri, penumpang dan pengguna jalan lainnya. Berdasarkan hasil survey, sebanyak 95% pengemudi menjawab bahwa

perusahaan bus tidak memberikan *reward/* bonus bagi pengemudi yang mempunyai capaian ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan bus, sehingga diasumsikan bahwa capaian tersebut bukan hal luar biasa bagi pengemudi.

4. Penerapan Jam Kerja Maksimal

Perusahaan bus yang baik seharusnya mempunyai aturan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi, khususnya pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi yang melakukan perjalanan lebih dari 8 (delapan) jam, karena lama waktu mengemudi turut berpengaruh terhadap konsentrasi dan kemampuan pengemudi dalam melakukan tindakan terhadap kondisi lalu lintas yang ada. Durasi mengemudi juga mempengaruhi tingkat kelelahan yang dirasakan oleh pengemudi karena kapasitas tubuh yang memiliki batas kemampuan optimal setelah menempuh jam kerja yang panjang [6]. Maka jumlah jam kerja pun perlu diatur sedemikian rupa untuk menghindari kelelahan yang membahayakan dalam proses kerja. Faktanya dari hasil survey sebanyak 61% responden pengemudi menjawab bahwa perusahaan bus tidak memberlakukan jam kerja maksimal dan 39% telah menerapkan jam kerja maksimal bagi pengemudinya.

5. Supir Cadangan dan Teknisi

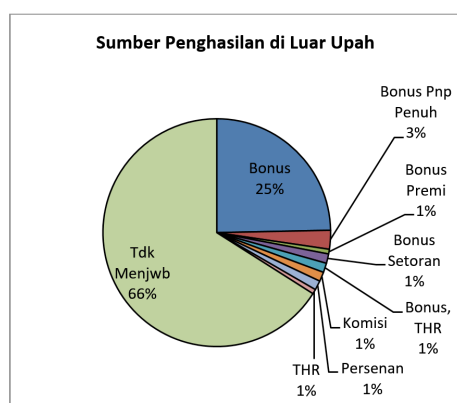
Mengemudi pada waktu-waktu tertentu, seperti waktu malam atau dini hari memiliki resiko tingkat kelelahan yang tinggi sehingga bisa mempengaruhi konsentrasi pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya [7]. Oleh karena itu, untuk jarak tempuh bus AKAP yang cukup jauh dan membutuhkan waktu kerja yang lebih lama diperlukan pengaturan frekuensi mengemudi, dengan menyediakan supir cadangan dan teknisi, untuk mengurangi tingkat kelelahan yang dirasakan oleh pengemudi bus AKAP. Ketersediaan supir cadangan dan teknisi sebagian besar telah disediakan oleh perusahaan bus. Sebanyak 83% pengemudi menyatakan bahwa supir bus terus didampingi oleh pengemudi cadangan dalam melakukan pekerjaannya.

6. Sistem Bayaran/ Upah

Sistem bayaran/upah yang diterapkan di beberapa perusahaan bus sebagian besar adalah sistem setoran. Sebanyak 93% responden menjawab bahwa perusahaan menerapkan sistem setoran. Sistem pembayaran seperti ini mengakibatkan pengemudi tidak menghiraukan kelelahan karena termotivasi untuk segera menyelesaikan tugasnya demi mendapatkan upah.

7. Penghasilan Diluar Upah

Berdasarkan hasil survei sebanyak 61% responden menjawab tidak mendapatkan penghasilan di luar upah yang telah diterima, sedangkan 39% responden mendapatkan penghasilan selain dari upah yang telah diterimanya. Berdasarkan data hasil responden, menyatakan bahwa penghasilan yang diperoleh di luar upah tersebut adalah berasal dari bonus yang diberikan oleh perusahaan sebanyak 25%, bonus penuh dari penumpang sebanyak 3% dan penghasilan yang diperoleh dari bonus premi, setoran, THR ataupun komisi masing-masing sebanyak 1%, sedangkan sebagian besar responden lebih memilih tidak menjawab sumber penghasilan di luar upah, yaitu sebanyak 66%.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 1. Sumber Penghasilan Diluar Upah

8. Larangan Penggunaan *Handphone*

Penyebab kecelakaan terbesar banyak diakibatkan oleh penggunaan telpon pintar (*handphone*). Pada saat menelpon kadar konsentrasi yang berkurang memang tidak terlalu besar, tetapi yang paling bahaya adalah

mengetik pesan singkat. Kondisi tersebut berbahaya karena sangat menyita perhatian.

Oleh karena itu, sebagian besar perusahaan bus telah menerapkan larangan menggunakan *handphone* pada saat mengemudi. Sebanyak 92% responden menjawab bahwa perusahaannya telah menerapkan larangan penggunaan *handphone* selama mengemudi, tetapi terkadang dilanggar oleh pengemudinya sendiri. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar perusahaan bus telah menyadari akan pentingnya keselamatan pengemudi, penumpang dan pengguna jalan lainnya, yang merupakan tanggung jawab semua pihak terkait.

9. Asuransi

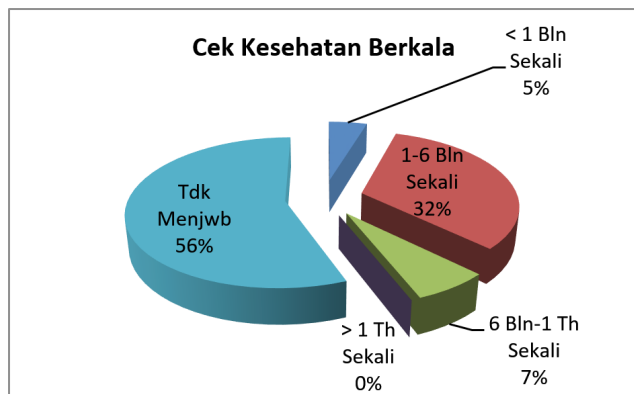
Semakin banyak perusahaan yang menyadari akan pentingnya keselamatan pengemudi dan penumpangnya, maka perusahaan juga harus memberikan jaminan keselamatan berupa asuransi kepada seluruh awak bus dan penumpangnya. Sebanyak 65% responden menyatakan bahwa perusahaan bus telah memberikan jaminan keselamatan berupa asuransi dan 35% menyatakan tidak memberikan jaminan tersebut.

10. Cek Kesehatan

Kondisi kesehatan tubuh pengemudi menentukan dalam kinerja yang dilakukan selama mengoperasikan kendaraan. Kondisi yang meliputi fisik dan mental memegang peranan penting dalam setiap kegiatan yang dilakukan. Kondisi yang tidak fit akan mempengaruhi pengemudi dalam setiap pergerakan yang dilakukan. Tidak kalah pentingnya kondisi mental yang tidak baik, misalnya gangguan pikiran seperti kerusakan kendaraan yang belum terselesaikan dan masalah-masalah pribadi yang sedang dihadapi, akan menjadi suatu kegelisahan yang mempengaruhi konsentrasi dan ketenangan pikiran pengemudi selama berkendara dan berlalu lintas. Berdasarkan hasil survei kepada 150 responden, sebanyak 55% responden perusahaan bus tidak melakukan cek kesehatan pengemudinya dan 45% melakukan cek kesehatan pengemudinya.

11. Cek Kesehatan Berkala

Idealnya sebuah perusahaan bus melakukan cek kesehatan secara berkala untuk para awak busnya, terutama pengemudi, agar dapat mendeteksi dini penyakit yang diderita.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

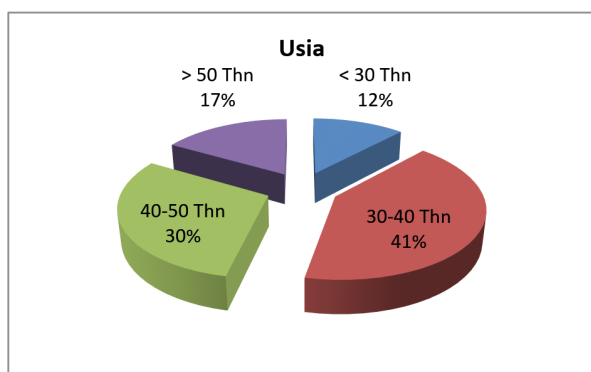
Gambar 2. Cek Kesehatan Berkala

Dari data hasil responden, sebanyak 32% responden melakukan cek kesehatan berkala 1 – 6 bulan sekali, 7% responden melakukan cek kesehatan berkala 6 bulan – 1 tahun sekali, 5% responden melakukan cek kesehatan berkala kurang dari 1 bulan sekali dan 56% responden tidak memberikan jawabannya.

B. Analisis terhadap Karakteristik Bus AKAP

1. Usia

Usia pengemudi dengan rentang 30 – 40 tahun paling banyak dimiliki pengemudi bus AKAP, yaitu sebesar 41% dari 150 responden. Sebanyak 30% responden memiliki rentang usia 40 – 50 tahun, 17% responden berusia di atas 50 tahun dan 12% berusia di bawah 30 tahun.



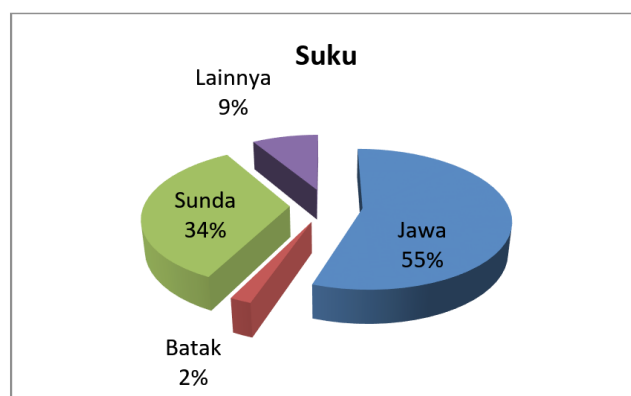
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 3. Usia

Usia pengemudi dapat mempengaruhi kinerja pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya. Pada usia di atas 50 tahun, kondisi fisik dan kapasitas tubuh akan mengalami penurunan sehingga berpengaruh terhadap konsentrasi mengemudi. Semakin tua usia pengemudi maka semakin cepat merasakan lelah dan rentan terhadap penyakit sehingga terkadang merasa kurang sehat atau tidak fit saat mengemudi. Begitu pula halnya pada usia di bawah 30 tahun, pengemudi usia muda cenderung tidak dapat mengontrol sikap saat mengemudi. Selain itu dengan pengalaman mengemudi yang masih sedikit berdampak pada kesigapan mengemudikan kendaraan dan dalam mengatasi kondisi lalu lintas yang ada.

2. Suku

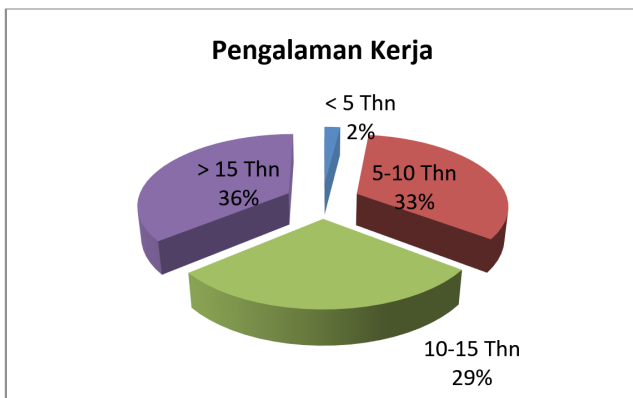
Karakter seorang pengemudi biasanya juga dipengaruhi oleh karakter kesukuan yang dimilikinya. Dari data survei yang diperoleh, sebanyak 55% responden pengemudi bersuku Jawa, 34% responden bersuku Sunda, 2% responden bersuku Batak dan 9% responden berasal dari suku lainnya. Sebagaimana dapat dilihat pada gambar 4.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 4. Suku

3. Pengalaman Kerja



Sumber: Hasil Analisis, 2016

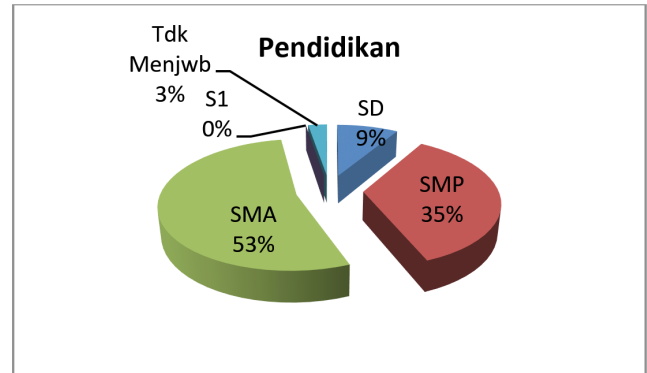
Gambar 5. Pengalaman Kerja

Berdasarkan data survei terhadap 150 responden, pengalaman kerja pengemudi di atas 15 tahun sebanyak 36%, pengalaman kerja 5 – 10 tahun sebanyak 33%, pengalaman kerja 10 – 15 tahun sebanyak 29% dan pengalaman kerja di bawah 5 tahun sebanyak 2 %.

Pengalaman kerja dapat diperoleh dari pengalaman pribadi ataupun pengalaman orang lain. Pengalaman kerja pengemudi harus meliputi pengetahuan/pemahaman pengemudi bus AKAP terhadap aspek keselamatan, karena sangat berpengaruh terhadap pengambilan keputusan pengemudi pada saat mengalami kondisi dan situasi lalu lintas tertentu.

4. Pendidikan

Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap peningkatan pengetahuan secara langsung dan tidak langsung terhadap perilaku. Pada umumnya pengemudi yang berpendidikan rendah mempunyai ciri sulit untuk diajak bekerja sama dan kurang terbuka terhadap hal-hal yang baru.



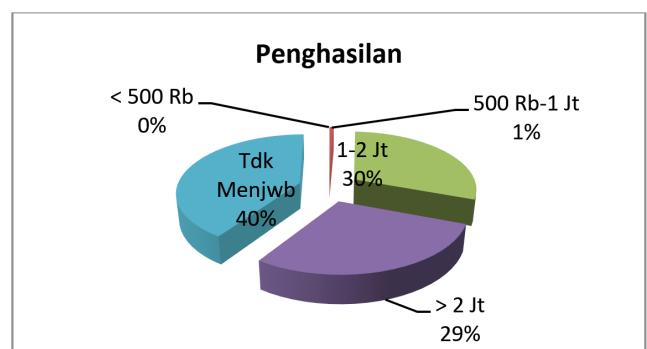
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 6. Pendidikan

Dari data hasil responden, sebanyak 53% responden memiliki pendidikan SMA, 35% responden berpendidikan SMP, 9% responden berpendidikan SD dan sebanyak 3% responden tidak ingin menjawab.

5. Penghasilan

Berdasarkan survei yang telah dilakukan, maka dapat diketahui bahwa sebagian besar responden pengemudi bus AKAP memiliki penghasilan dengan rentang Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000 sebanyak 30%, sebagaimana dapat dilihat pada gambar 17. Tetapi disayangkan bahwa dari hasil survei masih banyak responden pengemudi yang tidak ingin menjawab penghasilan yang diperoleh dari pekerjaannya tersebut, yaitu sebanyak 40%.

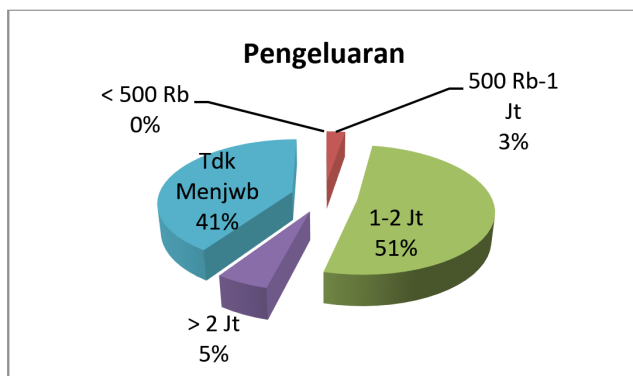


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 7. Penghasilan

6. Pengeluaran

Begitu pula halnya dengan pengeluaran dari pengemudi bus AKAP, dapat dilihat pada gambar 8 bahwa sebagian besar responden pengemudi bus AKAP mengeluarkan pendapatannya dengan rentang Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000 sebanyak 51% dan masih disayangkan pula bahwa sebanyak 41% responden tidak ingin menjawab berapa banyak pengeluaran mereka dalam sebulan.

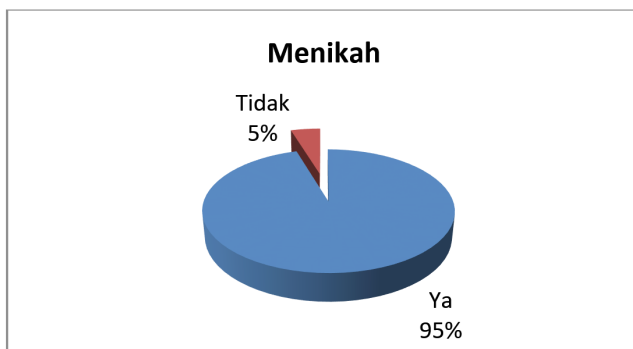


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 8. Pengeluaran

7. Status Pernikahan

Dari data hasil responden, diketahui bahwa sebanyak 95% pengemudi bus AKAP berstatus menikah dan sebanyak 5% berstatus tidak/belum menikah, sebagaimana dapat dilihat pada gambar 9.



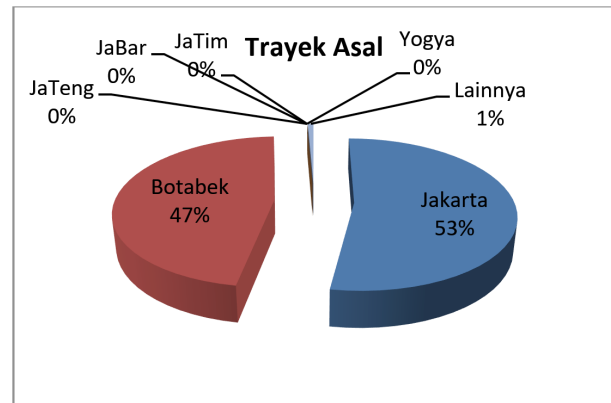
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 9. Menikah

8. Trayek Asal

Berdasarkan hasil survei, diketahui bahwa trayek asal bus AKAP sebagian besar

berasal dari Jakarta, yaitu sebanyak 52%. Sisanya berasal dari wilayah Botabek dan lainnya.

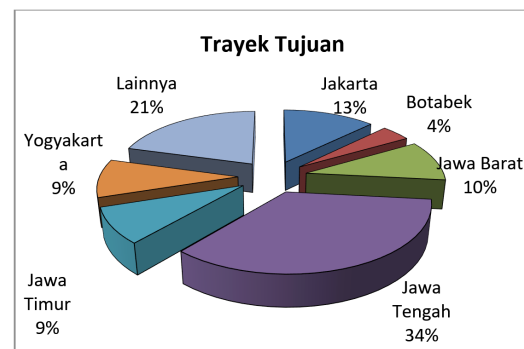


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 10. Trayek Asal

9. Trayek Tujuan

Demikian sebaliknya, dari data survei untuk trayek tujuan bus AKAP diperoleh sebanyak 34% ke wilayah Jawa Tengah, 13% ke wilayah Jakarta, 10% ke wilayah Jawa Barat, 9% ke wilayah Yogyakarta dan Jawa Timur, 4% ke wilayah Botabek, serta 21% ke wilayah lainnya, seperti Sumatera dan Madura.



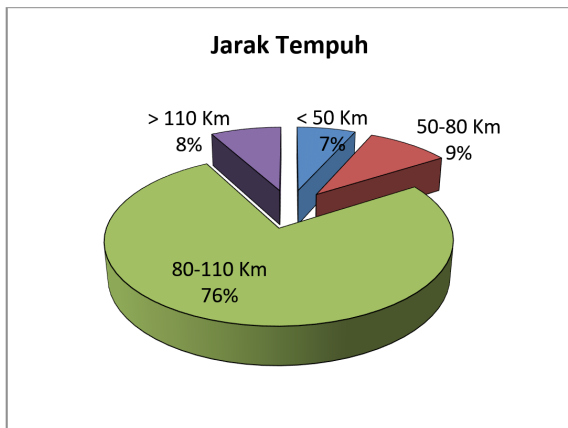
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 11. Trayek Tujuan

10. Jarak Tempuh

Jauh dekatnya jarak yang ditempuh akan mempengaruhi tingkat kelelahan pengemudi, karena semakin jauh jarak tempuh maka tingkat kelelahan pun akan semakin tinggi. Hal tersebut juga akan mempengaruhi daya konsentrasi pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya. Oleh karena itu durasi

waktu jam kerja dan istirahat harus disesuaikan dengan jarak tempuh bus, serta ketersediaan pengemudi cadangan. Apabila hal ini diabaikan oleh perusahaan angkutan maka resiko kecelakaan yang timbul bisa jadi meningkat. Sebagaimana dapat dilihat pada gambar 12, sebanyak 76% responden bus AKAP menempuh jarak yang cukup jauh, yaitu 80 – 110 km.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

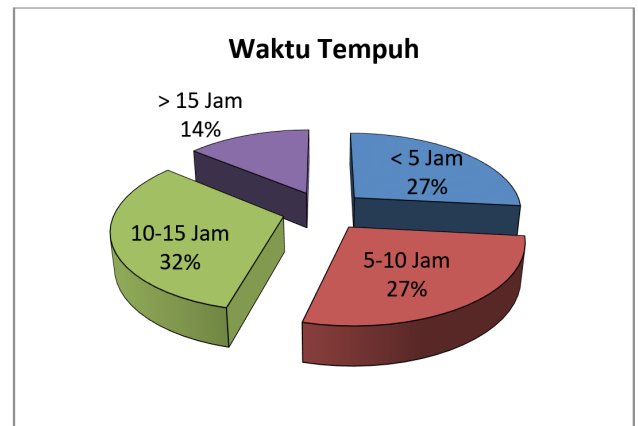
Gambar 12. Jarak Tempuh

11. Waktu Tempuh

Waktu tempuh erat hubungannya dengan jarak tempuh dan kondisi jalan yang dilalui. Sama halnya dengan jarak tempuh, waktu tempuh pun harus menjadi perhatian utama bagi pengemudi, khususnya perusahaan angkutan yang terkait. Apabila waktu tempuh melebihi jam kerja maksimal pengemudi, maka perusahaan angkutan harus mengatur sedemikian rupa masalah ini, untuk menghindari kelelahan yang membahayakan dalam proses kerja. Jika pengemudi tetap dipaksakan memenuhi waktu tempuh operasional bus yang melebihi jam kerja maksimal tersebut, dikhawatirkan akan mempengaruhi konsentrasi dan kinerja pengemudi, sehingga membahayakan keselamatan pengemudi sendiri, penumpang dan pengguna jalan lainnya.

Pengemudi dengan waktu tempuh 10-15 jam, sebanyak 27% mengalami waktu tempuh 5-10 jam, sebanyak 27% juga

mengalami waktu tempuh kurang dari 5 jam, dan sebanyak 14% responden mengalami waktu tempuh lebih dari 15 jam.

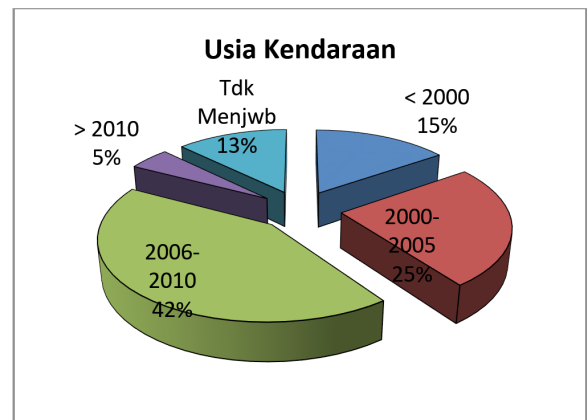


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 13. Waktu Tempuh

12. Usia Kendaraan

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik telah dirancang dengan nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Namun kendaraan harus mendapatkan perawatan yang baik sehingga semua bagiannya berfungsi dengan baik. Apalagi jika usia kendaraan sudah tua, maka perawatannya harus lebih diperhatikan atau diganti dengan kendaraan yang baru.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 14. Usia Kendaraan

Berdasarkan hasil survei, dapat dilihat bahwa sebanyak 42% responden bus AKAP menggunakan bus dengan usia kendaraan yang belum terlalu lama,

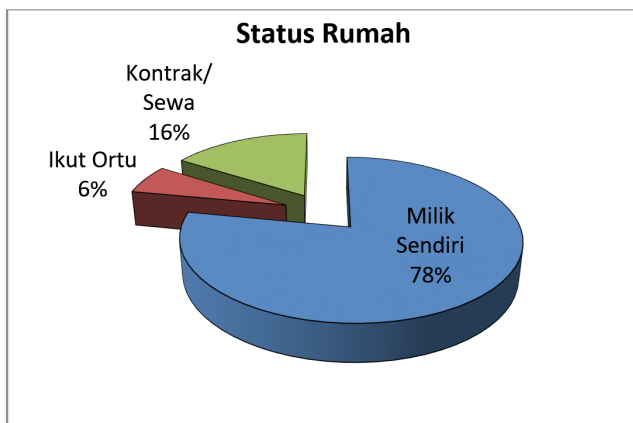
yaitu tahun 2006 – 2010. Sebanyak 25% responden masih menggunakan bus dengan usia kendaraan tahun 2000 – 2005. Sebanyak 15% responden masih ada yang menggunakan bus lama, yaitu dengan usia kendaraan di bawah tahun 2000, sedangkan hanya 5% responden yang menggunakan bus baru, yaitu dengan usia kendaraan di atas tahun 2010, akan tetapi pada saat survei masih ada 13% responden yang tidak ingin menjawab usia kendaraannya.

C. Analisis terhadap Kondisi Sosial dan Kesehatan Pengemudi Bus AKAP

Berikut adalah gambaran kondisi sosial pengemudi bus AKAP dengan wilayah survei di Jabotabek :

1. Status Rumah

Status kepemilikan rumah responden pengemudi bus AKAP sebagian besar adalah milik sendiri, yaitu sebanyak 78%, sedangkan 16% responden masih mengontrak/menyewa rumah dan 6% responden masih ikut di rumah orang tua.



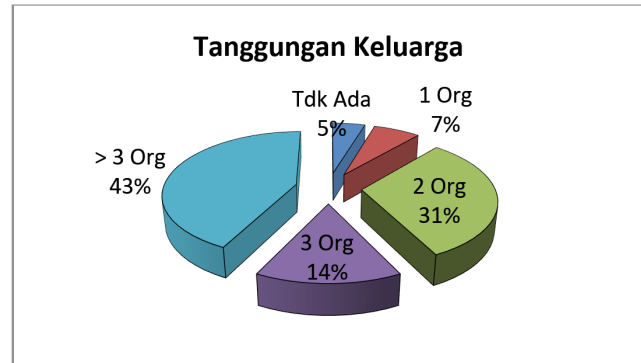
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 15. Status Rumah

2. Jumlah Tanggungan Keluarga

Dari data hasil survei, dapat dilihat bahwa jumlah keluarga yang menjadi tanggungan para pengemudi bus AKAP adalah lebih dari 3 orang sebanyak 43%, jumlah tanggungan 2 orang sebanyak 31%, jumlah tanggungan 3 orang sebanyak 14%, jumlah tanggungan 1

orang sebanyak 7% dan tidak memiliki tanggungan keluarga sama sekali sebanyak 5%, sebagaimana dilihat pada gambar 16.

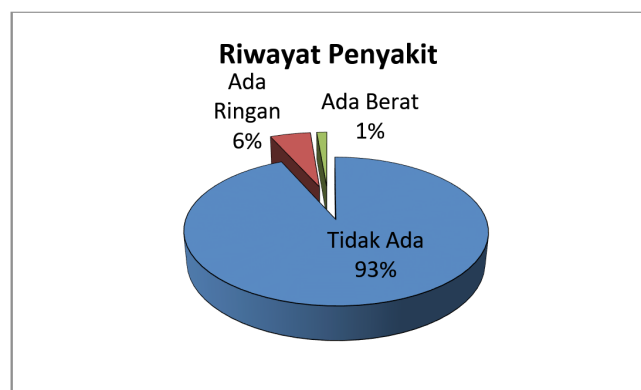


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 16. Tanggungan Keluarga

3. Riwayat Penyakit

Sebesar 93% responden pengemudi bus AKAP tidak memiliki riwayat penyakit. Pengemudi yang memiliki riwayat penyakit ringan ada sebanyak 6% dan yang memiliki riwayat penyakit berat ada sebanyak 1%.

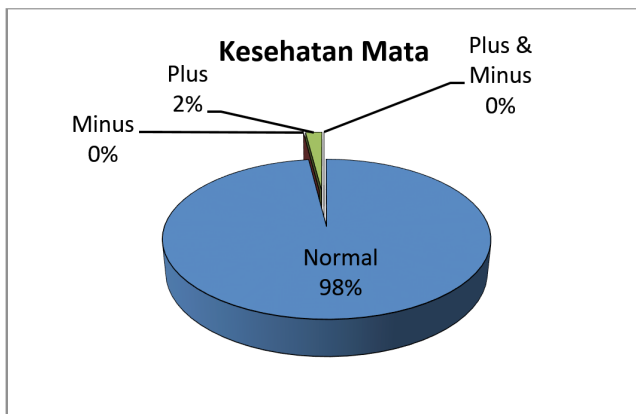


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 17. Riwayat Penyakit

4. Kesehatan Mata

Sebesar 98% responden pengemudi bus AKAP tidak memiliki masalah dengan kesehatan mata (normal) dan sebanyak 2% memiliki masalah kesehatan mata (plus), sebagaimana dapat dilihat pada gambar 18.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

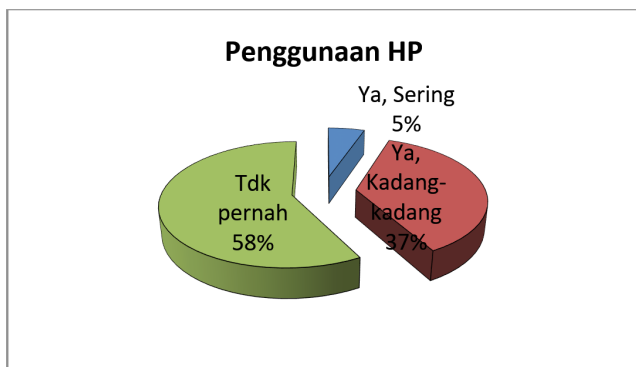
Gambar 18. Kesehatan Mata

D. Analisis terhadap Operasional Pengemudi Bus AKAP

Berikut adalah gambaran terhadap operasional pengemudi bus AKAP dengan wilayah survei di Jabotabek :

1. Penggunaan *Handphone*

Penyebab kecelakaan terbesar banyak diakibatkan oleh penggunaan telpon pintar (*handphone*).



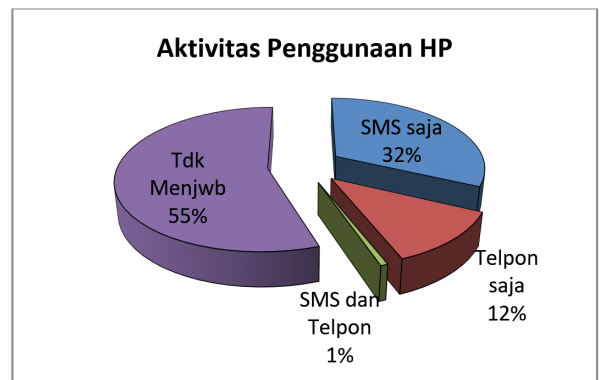
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 19. Penggunaan HP

Dari data hasil survei, sebanyak 58% responden pengemudi bus AKAP tidak pernah menggunakan *handphone* selama mengemudikan kendaraannya, sebanyak 37% kadang-kadang masih menggunakan *handphone* dan sebanyak 5% sering menggunakan *handphone* selama berkendara.

2. Aktivitas Pemanfaatan *Handphone*

Dari data hasil survei, sebanyak 32% responden pengemudi bus AKAP saat mengemudikan kendaraannya menggunakan *handphone* untuk SMS saja, sebanyak 12% menggunakan *handphone* untuk menelpon saja dan 1% menggunakan *handphone* untuk keduanya, yaitu SMS dan menelpon, sedangkan sebanyak 55% responden tidak ingin menjawab aktivitas yang dilakukan dengan *handphone*-nya.

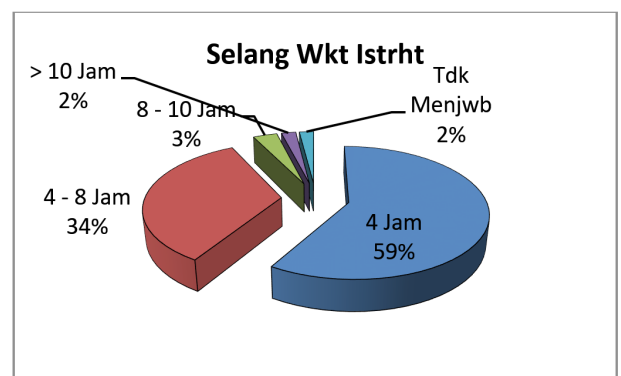


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 20. Aktivitas Penggunaan HP

3. Selang Waktu Istirahat

Dari 150 responden pengemudi bus AKAP yang disurvei, sebanyak 59% menyatakan bahwa mereka beristirahat setelah bekerja selama 4 jam. Sebanyak 34% responden beristirahat setelah bekerja selama 4 – 8 jam, sebanyak 3% responden beristirahat setelah bekerja selama 8 – 10 jam dan sebanyak 2% responden beristirahat setelah bekerja selama lebih dari 10 jam, sedangkan 2% responden tidak menjawab.



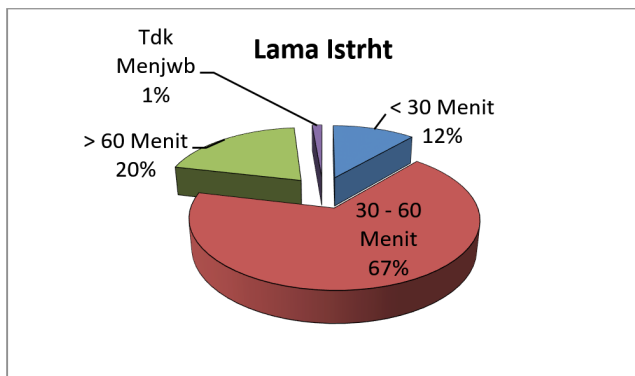
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 21. Selang Waktu Istirahat

4. Lama Istirahat

Waktu istirahat harus diatur sedemikian rupa agar dapat memenuhi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan bus.

Dari data hasil survei, didapatkan bahwa 67% responden pengemudi bus AKAP beristirahat selama 30 – 60 menit, 20% responden beristirahat lebih dari 60 menit dan 12% responden beristirahat kurang dari 30 menit.

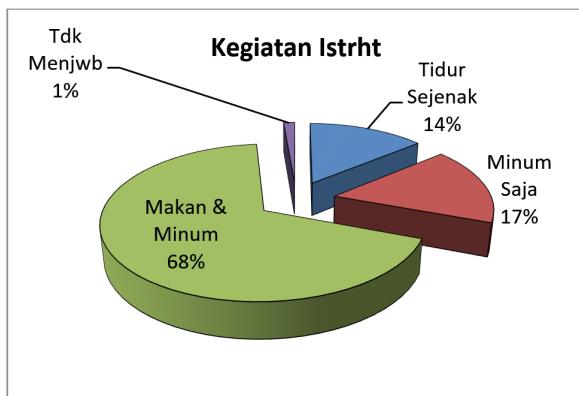


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 22. Lama Istirahat

5. Kegiatan Selama Istirahat

Dari data hasil responden, didapatkan bahwa sebanyak 68% pengemudi bus AKAP melakukan makan dan minum selama mereka beristirahat, 17% responden hanya minum saja, 14% responden melakukan tidur sejenak selama waktu istirahatnya.

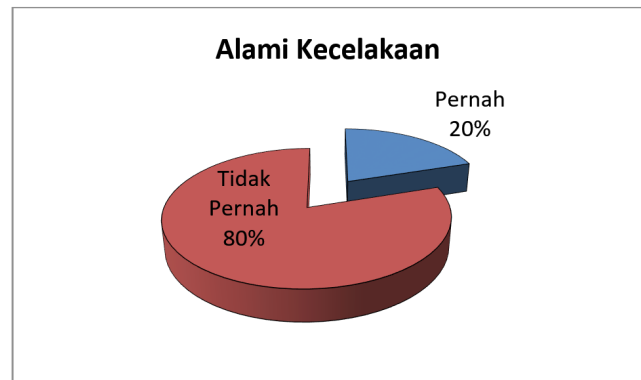


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 23. Kegiatan Istirahat

6. Alami Kecelakaan

Dari 150 responden, sebanyak 80% menyatakan tidak pernah mengalami kecelakaan selama mengemudikan kendaraannya dan 20% menyatakan pernah mengalami kecelakaan, sebagaimana dapat dilihat pada gambar 24.

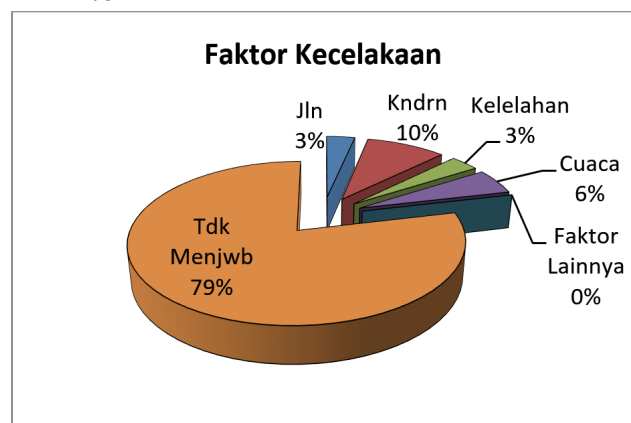


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 24. Alami Kecelakaan

7. Faktor Kecelakaan

Beberapa faktor penyebab kecelakaan, menurut responden 10% penyebab kecelakaan adalah kendaraan, 6% karena cuaca, 3% karena kondisi jalan dan kelelahan. Akan tetapi sebagian besar responden tidak menjawab faktor penyebab kecelakaan yang dialami, yaitu sebanyak 79%.

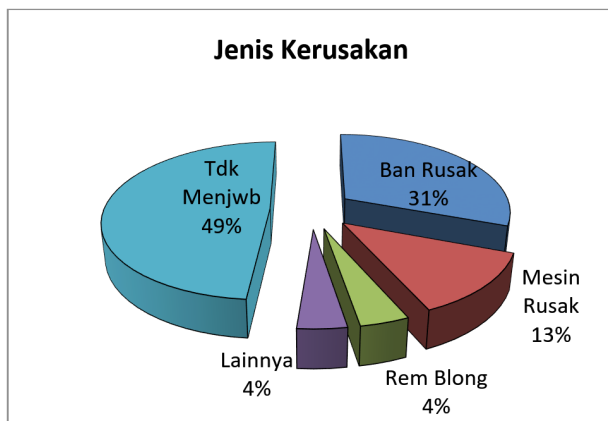


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 25. Faktor Kecelakaan

8. Jenis Kerusakan

Desain kendaraan merupakan faktor *engineering* pada kendaraan yang dapat mengurangi terjadinya kecelakaan (*crash avoidance*) dan faktor yang dapat mengurangi cedera yang dialami jika terjadi kecelakaan (*crash worthiness*). Oleh karena itu kendaraan harus mendapatkan perawatan yang baik sehingga semua bagiannya berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem, ban, kaca spion dan sebagainya [8].



Sumber: Hasil Analisis, 2016

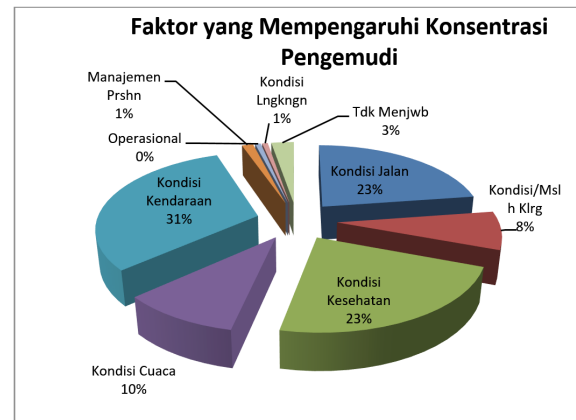
Gambar 26. Jenis Kerusakan

Adapun jenis kerusakan yang pernah dialami oleh responden yang disurvei adalah 31% mengalami ban rusak, 13% mengalami mesin rusak dan 4% mengalami rem blong dan jenis kerusakan lainnya, seperti AC mati. Akan tetapi sebanyak 49% responden tidak ingin mengungkapkan jenis kerusakan apa yang pernah dialaminya.

E. Analisis Faktor yang Berpengaruh terhadap Gangguan Konsentrasi Pengemudi Bus AKAP

Berdasarkan hasil survei, ada beberapa faktor yang mempengaruhi konsentrasi pengemudi bus AKAP, yaitu kondisi kendaraan sebesar 31%; kondisi kesehatan pengemudi sebesar 23%; kondisi jalan sebesar 22%; kondisi cuaca sebesar 10%; kondisi/masalah keluarga sebesar 8%; kondisi lingkungan, manajemen perusahaan dan masalah operasional di lapangan sebesar 1%; sedangkan responden yang tidak menjawab ada sebesar 3%.

Gambaran dari faktor-faktor tersebut dapat dilihat pada gambar 27 berikut.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 27. Faktor yang Mempengaruhi Konsentrasi Pengemudi

Dari faktor-faktor yang telah disebutkan di atas, faktor apa saja yang paling mempengaruhi konsentrasi pengemudi bus AKAP selama melakukan pekerjaannya. Gambaran tersebut dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel 2. Faktor yang Berpengaruh Terhadap Konsentrasi Mengemudi

No	Kebijakan	Jawaban Pengemudi (%)			
		1	2	3	4
1.	Kondisi Jalan (22%)				
	Jalan Rusak	0,7	18	70	11,3
	Jalan Berkelok	0,7	61,3	35,3	2,7
	Tanjakan/turunan	0,7	63,3	32,0	4,0
	Rambu Tidak Jelas	0,0	26,0	62,7	11,3
	Marka Tidak Jelas	2	51,3	43,3	3,3
	Jalan Mulus	2	51,3	43,3	3,3
2.	Kondisi Kendaraan (31%)				
	Mesin Rusak	0	15,3	66,0	18,7
	Rem Blong	0	9,3	66,7	24,0
	Ban Rusak	0,6	18,7	60,0	20,7
3.	Kondisi Keluarga (8%)				
	Masalah Keluarga	10	70	16,7	3,3
	Keluarga Sakit	6,7	70	18,7	4,6
	Ekonomi Keluarga	8,7	70,7	16,0	4,7
4.	Operasional (1%)				
	Jam Kerja	6,7	80	11,3	2,0
	Penggunaan HP	5,3	45,3	47,3	2,0
	Waktu Istirahat	5,3	71,3	22,0	1,3
	Jarak Tempuh	6,0	72,7	20,7	0,6
	Waktu tempuh	6,0	70,7	17,3	0

No	Kebijakan	Jawaban Pengemudi (%)			
		1	2	3	4
5.	Manajemen Perusahaan (1%)				
	Sistem Upah	6,0	76,7	17,3	0
	Penerapan Time Tabel	3,3	85,3	10,0	1,3
6.	Kondisi Cuaca (10%)				
	Hujan	0,7	16,7	76,7	6,0
	Panas Terik	3,3	78,0	16,0	2,7
	Kabut	1,3	52,0	44,7	2,0
7.	Kondisi Lingkungan (1%)				
	Pemukiman	4,7	83,3	12,0	0
	Sekolah	4,7	82,0	13,3	0
	Pasar	4,0	59,3	36,7	0

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Keterangan:

1 = Sangat Tidak Berpengaruh 3 = Berpengaruh
2 = Tidak Berpengaruh 4 = Sangat Berpengaruh.

Berdasarkan jawaban dari responden pengemudi pada tabel 2 tersebut di atas dapat diinterpretasikan faktor yang berpengaruh terhadap konsentrasi pengemudi sebagai berikut.

1. Kondisi Jalan

Berdasarkan kondisi jalan, terlihat bahwa yang paling berpengaruh terhadap konsentrasi pengemudi adalah jalan rusak, rambu yang tidak jelas, dan marka yang tidak jelas. Kondisi jalan yang berkelok, tanjakan/turunan, dan jalan yang mulus sebagian besar pengemudi menjawab tidak berpengaruh.

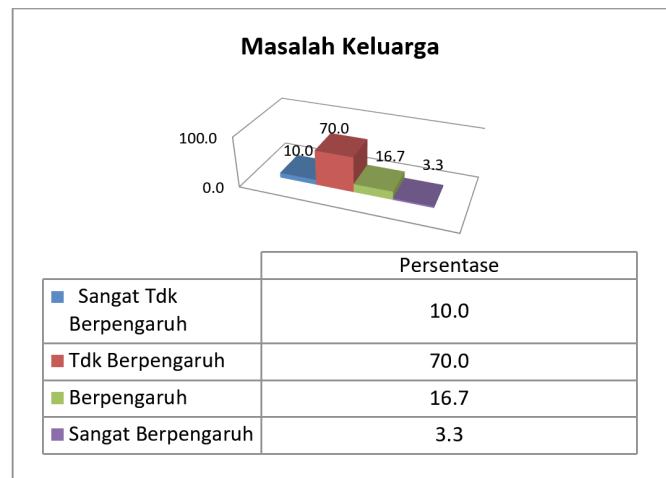
2. Kondisi Kendaraan

Kerusakan kendaraan dimana terjadinya gangguan dan kerusakan pada kendaraan yang ditanyakan yaitu mesin rusak, rem blong, atau ban rusak sebagian besar pengemudi menjawab berpengaruh bahkan sangat berpengaruh terhadap konsentrasi pengemudi.

3. Kondisi Keluarga Pengemudi

Masalah keluarga diindikasikan dapat juga mengganggu atau menurunnya konsentrasi pengemudi, walaupun jawaban 70% responden menyatakan tidak berpengaruh, namun ada sekitar 16,7% menyatakan

berpengaruh, dan 3,3% menyatakan sangat berpengaruh.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 28. Masalah Keluarga

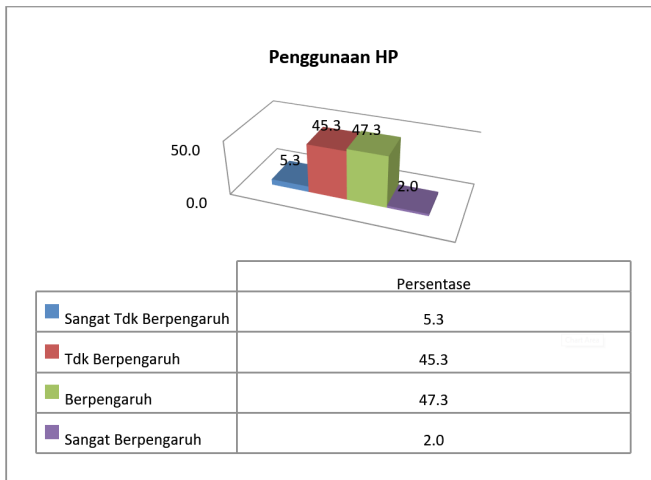
Kondisi keluarga seperti adanya masalah keluarga, keluarga yang sakit, atau kesulitan ekonomi keluarga ternyata bagi sebagian besar pengemudi tidak begitu berpengaruh terhadap konsentrasi mengemudi.

4. Operasional Pengemudi

Jam kerja yang terlalu lama bahkan tanpa istirahat bisa diindikasikan dapat memicu kecelakaan, karena pengemudi kelelahan dan kurang istirahat sehingga konsentrasi menurun, tetapi berdasarkan jawaban para responden menyatakan bahwa masalah operasional seperti jam kerja, waktu istirahat yang kurang, jarak yang harus ditempuh, dan waktu tempuh tidak begitu mengganggu konsentrasi pengemudi, karena mereka sudah terbiasa menjalaninya. Penggunaan *handphone*, menurut para pengemudi cukup berpengaruh terhadap operasional di jalan pada saat mengemudikan kendaraannya, karena ada keinginan pengemudi untuk mengangkatnya dan menerima panggilan.

Berdasarkan data kepolisian salah satu penyebab kecelakaan adalah karena pengemudi menggunakan hp, berdasarkan survey sebanyak 47,3% responden menyatakan berpengaruh dan 2% menyatakan sangat berpengaruh, sedangkan namun ada sekitar 45,3% menyatakan tidak

berpengaruh, dan 5,3 % menyatakan sangat tidak berpengaruh.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 29. Penggunaan HP

5. Manajemen Perusahaan

Kebijakan manajemen yang diterapkan oleh perusahaan seperti sistem upah, dan penerapan *time table* juga tidak begitu mempengaruhi konsentrasi pengemudi.

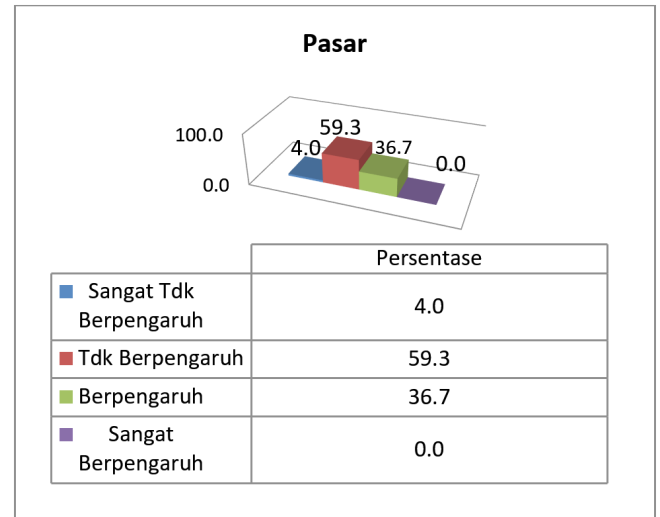
6. Kondisi Cuaca

Kondisi cuaca yang buruk, diindikasikan dapat mengganggu konsentrasi pengemudi selama melakukan pekerjaannya, sehingga memicu terjadinya kecelakaan seperti kondisi hujan, panas yang terik, dan cuaca berkabut. Berdasarkan survey, kondisi hujan menurut 76,7% responden pengemudi berpengaruh terhadap konsentrasi pengemudi, bahkan 6% menjawab sangat berpengaruh.

7. Kondisi Lingkungan

Kondisi lainnya yang diindikasikan berpengaruh terhadap konsentrasi pengemudi adalah lingkungan yang dilewati. Pada lingkungan pemukiman, sekolah dan pasar akan banyak aktivitas dan mobilitas orang disana sehingga diindikasikan akan terjadi konflik antara kendaraan dengan orang yang bisa mengganggu konsentrasi pengemudi. Berdasarkan jawaban responden ternyata kondisi lingkungan pemukiman, maupun sekolah tidak begitu berpengaruh terhadap konsentrasi pengemudi.

Adapun pada saat melewati pasar dimana banyak orang berlalu lalang dan bongkar muat barang, menurut sebanyak 59,3% tidak berpengaruh mengganggu konsentrasi, dan sebanyak 36,7% menyatakan berpengaruh.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 30. Pengaruh Pasar

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis, faktor-faktor yang berpengaruh terhadap konsentrasi, kondisi kendaraan sebesar 32%; kondisi kesehatan pengemudi sebesar 23%; kondisi jalan sebesar 22%; kondisi cuaca sebesar 10%; kondisi/masalah keluarga sebesar 8%; kondisi lingkungan, manajemen perusahaan dan masalah operasional di lapangan sebesar 2%; sedangkan responden yang tidak menjawab ada sebesar 3%

Kondisi jalan, yang paling berpengaruh mengganggu terhadap konsentrasi pengemudi dan dapat memicu kecelakaan adalah kondisi jalan rusak dan berlubang, ketidakjelasan rambu, dan ketidakjelasan marka.

Kondisi keluarga seperti masalah keluarga, keluarga yang sakit, dan kondisi ekonomi keluarga ternyata tidak begitu berpengaruh terhadap gangguan konsentrasi pengemudi

Dari sisi operasional, di jalan yang paling mengganggu konsentrasi pengemudi adalah penggunaan *handphone*.

Dari sisi manajemen perusahaan, seperti sistem upah, dan penerapan *time table* ternyata tidak

begitu berpengaruh terhadap gangguan konsentrasi pengemudi di jalan.

Kondisi cuaca yang paling berpengaruh terhadap gangguan konsentrasi pengemudi adalah hujan dan kabut.

Pengaruh kondisi lingkungan, yang berpengaruh terhadap gangguan konsentrasi adalah lingkungan pasar.

Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis pada penelitian ini dapat direkomendasikan hal-hal sebagai berikut.

Para pengemudi AKAP sebenarnya rata-rata cukup profesional dalam melakukan pekerjaannya akan tetapi pada saat operasional di jalan banyak faktor yang berpengaruh terhadap gangguan konsentrasi bahkan kehilangan konsentrasi dan terjadilah kecelakaan. Faktor yang dominan berpengaruh terhadap menurunnya konsentrasi adalah kondisi kendaraan, kesehatan pengemudi dan kondisi jalan. Oleh karena itu ketiga faktor tersebut harus diperhatikan betul tidak hanya oleh P.O, dan pengemudi, tetapi juga instansi terkait .

Kondisi kendaraan yang rusak selayaknya tidak dioperasikan, karena kondisi kendaraan yang tak layak bisa memicu kecelakaan. Pihak operator harus betul-betul memperhatikan armadanya pada saat akan dioperasikan, bahwa semuanya dalam kondisi laik jalan, didukung oleh instansi terkait baik pihak Dishub maupun terminal untuk melakukan pemeriksaan rutin terhadap kelaikan kendaraan dengan peralatan yang berstandar menjelang keberangkatan armada bus.

Kesehatan pengemudi perlu dicek baik secara berkala maupun pada saat keberangkatan, hal ini tidak hanya dilakukan pada saat pelaksanaan lebaran, tetapi perlu juga dilakukan setiap waktu. Oleh karena itu alangkah baiknya di terminal didirikan semacam klinik yang sifatnya permanen untuk memeriksa kesehatan setiap pengemudi yang akan berangkat secara gratis, tentunya bekerjasama dengan Kementerian Kesehatan/ Dinas Kesehatan.

Kondisi jalan yang rusak merupakan salah satu faktor dominan yang juga cukup berpengaruh

mengganggu konsentrasi pengemudi, termasuk ketidakjelasan pemasangan rambu maupun marka. Oleh karena itu instansi terkait sudah seharusnya berkoordinasi untuk melakukan pemeriksaan, pengawasan dan pemeliharaan secara rutin baik itu di titik-titik yang memang rawan kecelakaan karena kondisi jalan yang tidak baik, maupun di ruas jalan lainnya yang memang harus diperhatikan secara rutin jangan sampai tidak terkontrol sehingga kondisinya menjadi tidak laik dan memicu kecelakaan. Perusahaan/operator yang bergerak dalam pelayanan jasa angkutan umum harus memperhatikan keselamatan dan kesejahteraan para pekerjanya, yaitu para pengemudi bus (supir). Mengemudikan bus dengan trayek menengah dan panjang akan sangat melelahkan. Hal ini terjadi karena gerakan yang dilakukan pengemudi bersifat monoton dan berlangsung cukup lama sehingga menimbulkan rasa bosan, lelah dan puncaknya adalah rasa kantuk. Jika dalam kondisi lelah ini pengemudi tetap memaksakan untuk melanjutkan perjalanan, maka akan mengurangi kesigapan karena menurunnya tingkat kewaspadaan dan konsentrasi yang dapat mengakibatkan kesalahan atau suatu kecelakaan bagi pengemudi dan orang lain yang ada di sekitarnya.

Ucapan Terima Kasih

Terimakasih disampaikan kepada Kepala Badan Litbang Perhubungan, Kepala Pusat Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Responden Pengemudi, Dinas Perhubungan di Wilayah Bodetabek, dan Para Peneliti dan Pembantu Peneliti yang telah mendukung sehingga penelitian ini dapat selesai dengan baik.

Daftar Pustaka

- [1] Arianto A, 2011. Sebagian Besar Pengemudi Tak Konsentrasi Saat Menyetir. Majalah Otomotif (On Line). Tempo Co. (<https://otomotif.tempo.co/read/news/2011/07/12/124346073/sebagian-besar-pengemudi-tak-konsentrasi-saat-menyetir>. diakses 3 Februari 2017)
- [2] Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. 2016. KBBI Daring Edisi III (online). (<http://kbbi.web.id/konsentrasi>. diakses 2 februari 2017)
- [3] Firmansyah,W. 2015. Ini 3 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas versi JTW. (<http://ramadan.sindonews.com/read/1023017/68/ini-3-faktor-penyebab-kecelakaan-lalu-lintas-versi-jtw-1436732066>. diakses 3 Februari 2017)

- [4] Nugroho, Sulistio dan Indriastuti. 2012. Karakteristik Pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Provinsi. (<http://rekayasapil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/208>. diakses 3 Februari 2017)
- [5] Notoatmodjo. 2003, Pendidikan dan Perilaku Kesehatan. Rineka Cipta. Jakarta.
- [6] Nurdjanah, dan Amin. 1999. Kajian Dampak Kelelahan Pengemudi Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Lintas Tol Jakarta-Cikampek . Warta Penelitian Perhubungan No.9, 10 Desember, Januari/Thn X/1998/1999. Jakarta.
- [7] Orien, Setyawati. 2008. Kelelahan pada Supir Bus Malam. Tesis tidak diterbitkan. Program Pasca Sarjana Universitas Muhamadyah Malang.
- [8] Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Fokusmedia. Bandung.
- [9] Sukadiyanto.(2006). Konsentrasi Dalam Olah Raga (online). Majalah Olahraga Edisi Agustus 2006. (http://eprints.uny.ac.id/5067/1/KONSENTRASI_DALAM_OLAHRAGA.pdf. diakses 2 Februari 2017).
- [10] Sugiyono, 2013. Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan R & D), Alfabeta, Bandung.