

TINGKAT KEWASPADAAN DAN PERILAKU PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA BERDASARKAN KARAKTERISTIK JARAK TEMPUH TRAYEK MENGGUNAKAN METODE QUASA DAN DRIVER BEHAVIOUR QUESTIONNAIRE

Asterina Febrianti¹⁾, Arie Desrianty²⁾, Yuniar³⁾

Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknologi Industri, Institut Teknologi Nasional^{1,2,3)}

Jl. P.H.H. Mustofa No 23 Bandung

Telepon (022) 7272215 ekst 137

E-mail: febrianti.asterina@gmail.com¹⁾

Abstrak

Kepadatan jalan raya dan jarak yang ditempuh pengemudi Angkutan Kota dapat mempengaruhi tingkat kewaspadaan dan perilaku pengemudi dalam berkendara. Tingkat kewaspadaan dapat menurun disebabkan kelelahan dalam berkendara yang cukup lama. Hal yang mempengaruhi kelelahan pengemudi Angkutan Kota dalam berkendara diantaranya ialah jarak tempuh dan kepadatan lalu lintas. Tingkat kewaspadaan dan perilaku pengemudi Angkutan Kota dalam berkendara dapat diukur dan diidentifikasi menggunakan Quantitative Analysis of Situational Awareness (QUASA) dan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ).

Pengemudi Angkutan Kota yang diamati pada penelitian ini ialah jalur trayek Margahayu Raya-Ledeng untuk jarak tempuh jauh dan St.Hall-Dago untuk jarak tempuh dekat. Langkah-langkah penyelesaian masalah bermula dari merumuskan masalah yang terjadi pada pengemudi Angkutan Kota di kota Bandung dan menentukan karakteristik responden serta perancangan kuesioner. Kuesioner yang disebar terdiri atas kuesioner Situational Awareness (SA) yang digunakan untuk mengukur tingkat kewaspadaan dan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) yang digunakan untuk mengidentifikasi perilaku pengemudi Angkutan Kota.

Pengemudi Angkutan Kota jalur trayek Margahayu Raya-Ledeng dan St.Hall-Dago memiliki tingkat kewaspadaan yang cukup baik sebesar 69,810% dan 71,661%. Pengemudi Angkutan Kota masing-masing jalur trayek tidak memiliki sensitivitas atau tidak dapat membedakan “benar” dan “salah” tetapi dapat menanggapi rangsangan yang ambigu. Perilaku pengemudi Angkutan Kota dalam berkendara menunjukkan bahwa untuk jalur trayek Margahayu Raya-Ledeng lebih sabar dan sedikit melakukan pelanggaran sedangkan untuk pengemudi jalur trayek St.Hall-Dago kurang sabar dalam berkendara dan lebih sering melakukan pelanggaran.

Kata kunci: tingkat kewaspadaan, perilaku pengemudi, QUASA, DBQ.

1. Pendahuluan

Pada umumnya sebagian besar ruas jalan di kota Bandung dilalui oleh Angkutan Kota (angkot). Dampak dari hal tersebut adalah berupa kemacetan yang hampir mengisi setiap ruas jalan raya. Kemacetan bagi sebagian besar orang merupakan penghambat dalam beraktivitas karena dapat menimbulkan kerugian baik dari segi materi maupun moril. Kondisi tersebut terhadap pengemudi angkot dapat mempengaruhi tingkat kewaspadaan dalam berkendara. Kewaspadaan dalam berkendara erat sekali kaitannya dengan keselamatan dalam berlalu lintas.

Evans (2004) menyebutkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan dalam berlalu lintas ialah rambu lalu lintas, performansi kendaraan, dan perilaku mengemudi. Pengemudi angkot yang kurang waspada dapat menimbulkan kecelakaan dikarenakan pekerjaannya menuntut untuk bekerja seharian sehingga diperlukan tingkat kehati-hatian yang tinggi. Tingkat kewaspadaan dapat berkurang dikarenakan kelelahan berkendara dalam jangka waktu yang cukup lama. Berkurangnya tingkat kewaspadaan pada pengemudi angkot dalam berkendara dapat menimbulkan kecelakaan di jalan raya. Jarak tempuh dalam berkendara dapat menimbulkan efek kelelahan dan dapat mempengaruhi perilaku pengemudi angkot dalam berkendara.

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur tingkat kewaspadaan dan mengidentifikasi perilaku pengemudi angkot dalam berkendara saat berada di jalan raya untuk jalur trayek dengan karakteristik jarak tempuh. Objek penelitian untuk jarak tempuh jauh yaitu trayek Margahayu Raya-Ledeng (19,8 km) dan jarak tempuh dekat yaitu St. Hall – Dago (10 km).

2. Metodologi Penelitian

Metode yang digunakan untuk mengukur tingkat kewaspadaan yaitu *Quantitative Analysis of Situational Awareness* (QUASA) dengan teknik *Situational Awareness* (SA) yang mengkombinasikan penilaian penyelidikan dengan penilaian pribadi. Untuk mengidentifikasi perilaku pengemudi dalam berkendara menggunakan *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ) karena teknik ini memiliki berbagai macam kategori untuk membedakan kebiasaan dan perilaku saat mengemudi.

Kewaspadaan pengemudi dalam berkendara atau faktor kewaspadaan pengemudi dalam berkendara sangat dipengaruhi oleh karakteristik individu dan perilaku berkendara yang berisiko (Wong *et.al.*, 2009). Karakteristik individu pengendara kendaraan bermotor diantaranya yaitu mencari sensasi dan tidak sabar. Perilaku berkendara yang berisiko terdiri atas beberapa aspek diantaranya adalah pemilihan kecepatan, perilaku berkendara yang melanggar aturan, perilaku berkendara yang tidak aman, dan ketidakwaspadaan terhadap kondisi lalu lintas.

Berdasarkan faktor-faktor tersebut disusun kuesioner yang terdiri atas 24 pernyataan. Kuesioner SA berupa pernyataan yang harus dijawab “benar” atau “salah” dan tingkat keyakinan yang digunakan untuk melihat seberapa yakin para responden menjawab pernyataan pada kuesioner. Kuesioner dengan jawaban “benar” atau “salah” akan dilakukan penilaian terhadap jawaban yang sebenarnya sehingga akan diketahui apakah jawaban responden tepat atau tidak tepat (skor 1 jika jawaban tepat dan skor 0 jika jawaban tidak tepat). Penentuan tingkat keyakinan menggunakan *multi-categorical ordinal rating* yang terdiri atas 4 (empat) tingkatan, yaitu sangat tinggi (100%), tinggi (75%), sedang (50%), dan rendah (25%). Rancangan kuesioner SA dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Rancangan Item Pernyataan Kuesioner SA

Faktor	Aspek	Item Pernyataan
Karakteristik individu	Ketidaksabaran	Mendahulukan pejalan kaki atau kendaraan yang akan menyeberang
		Memberi jalan kepada mobil <i>ambulance</i> atau konvoi kendaraan yang menyalakan sirine
		Menanggapi peringatan orang lain
	Mencari sensasi	Mendahului kendaraan lain menggunakan lajur yang berlawanan
		Tertantang untuk melaju lebih cepat agar mendapatkan penumpang
Perilaku berkendara yang berisiko	Pemilihan kecepatan	Memacu lebih cepat kendaraan saat jalanan kosong
		Memperhatikan <i>speedometer</i> untuk mengatur kecepatan
	Perilaku berkendara yang melanggar aturan	Mengabaikan rambu-rambu lalu lintas
		Menerima telepon, SMS, dan membalas SMS saat mengemudi
		Bila mengetahui warna lampu lalu lintas segera berwarna merah, kendaraan akan dipacu lebih cepat
		Saat lampu lalu lintas berwarna hijau, masih ada kesempatan berhenti untuk mencari penumpang
		Menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja
		Mempunyai surat ijin mengemudi angkutan kota
		Menjalankan kendaraan saat lampu lalu lintas akan berwarna hijau
Perlu segera menghitung uang setoran walaupun masih mengemudi		
Perilaku berkendara yang berisiko	Perilaku berkendara yang tidak aman	Semakin lama mengemudi daya konsentrasi semakin berkurang
		Memberi tanda ketika akan berpindah jalur atau ketika akan mendahului kendaraan di depan
		Mengambil lajur kanan terlebih dahulu sebelum belok kanan, begitu pula sebaliknya
		Jumlah kendaraan yang banyak mempersulit untuk berkendara dengan aman
		Memperhatikan jarak dengan kendaraan lain saat mengemudi
		Memperhatikan jarak pengereman sebelum berhenti
		Mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan
	Ketidakwaspadaan terhadap kondisi lalu lintas	Menyalakan lampu sen jika akan berbelok atau menepi
		Memanfaatkan kaca spion untuk melihat kendaraan di belakang

Penentuan faktor dan aspek yang mempengaruhi perilaku pengemudi dalam berkendara dengan DBQ berdasarkan penelitian dan informasi mengenai *An Application of The Driver Behaviour Questionnaire in an Australian Organizational Fleet Setting* (Davey et.al., 2007). Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara berisiko adalah sebagai berikut:

- Aggressive violations* atau pelanggaran agresif memiliki hubungan dengan interpersonal pendapat yang agresif.
- Ordinary violations* atau pelanggaran biasa tidak memiliki tujuan yang agresif namun masih sengaja melakukan pelanggaran pendapat.
- Error* atau kesalahan merupakan perilaku menyimpang ataupun kesalahan yang dilakukan tidak sengaja.
- Lapses* atau penyimpangan merupakan pencerminan perilaku yang terkait dengan masalah memori dan perhatian pendapat.

Berdasarkan faktor-faktor tersebut disusun kuesioner yang terdiri atas 18 pernyataan menggunakan metode *multi-categorical ordinal rating* sebagai pilihan dalam menjawab pernyataan yang tersedia. Pilihan jawaban dan nilai jawaban tersebut adalah selalu (SL=4), sering (SE=3), kadang-kadang (KK=2), dan tidak pernah (TP=1). Rancangan kuesioner DBQ dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Rancangan Kuisisioner *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ)

PERILAKU BERKENDARA	Aspek	Pernyataan
	<i>Aggressive violation</i>	
		Marah kepada pengemudi lain dan mengejar pengemudi tersebut untuk menegurnya
<i>Ordinary violation</i>		Mengabaikan kecepatan ketika mengemudi
		Masih menjalankan kendaraan saat lampu lalu lintas akan berwarna merah
		Menyalip pengemudi yang lambat
		Mendahului pengemudi angkutan kota yang lain untuk mendapatkan penumpang
<i>Error</i>		Memperhatikan jarak kendaraan dengan kendaraan di depan
		Tidak membunyikan klakson kepada pejalan kaki yang akan menyeberang
		Tidak memperhatikan kaca spion sebelum pindah jalur dan ketika akan berbelok
		Ketika akan berpindah jalur hampir menabrak kendaraan lain
		Mencoba untuk menyalip kendaraan di depan tanpa memberi tanda terlebih dahulu
<i>Lapses</i>		Tidak memperhatikan kecepatan kendaraan ketika akan menyalip
		Menggunakan jalur yang tidak sesuai dengan jalur trayek
		Uang setoran yang kurang dapat menyebabkan stres
		Mendengarkan musik atau radio ketika mengemudi
		Membentur sesuatu pada saat akan berbalik arah
		Salah membaca rambu lalu lintas
	Mencoba pergi dari lampu lalu lintas menggunakan gigi 3	

Kriteria responden yang dibutuhkan dalam menjawab kuesioner ialah pengemudi tetap Angkutan Kota dengan menggunakan mobil yang sama saat mengemudi untuk kedua jalur trayek. Teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini ialah *non random sampling* jenis *convenience sampling*. Ukuran sampel untuk jalur trayek Margahayu Raya-Ledeng sebanyak 56 pengemudi dan untuk jalur trayek St.Hall-Dago sebanyak 34 pengemudi.

Uji validitas dan reliabilitas dilakukan terhadap kuesioner yang akan disebar. Validitas menunjukkan sejauh mana skor/nilai/ukuran yang diperoleh benar-benar menyatakan hasil pengukuran/pengamatan yang ingin diukur. Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya atau diandalkan.

Data yang telah dikumpulkan dihitung terlebih dahulu skor keyakinannya untuk setiap item pernyataan menggunakan persamaan:

$$\text{Skor keyakinan} = (k_1 \times 25\%) + (k_2 \times 50\%) + (k_3 \times 75\%) + (k_4 \times 100\%) \quad (1)$$

k_1 = jumlah responden yang menjawab rendah

k_2 = jumlah responden yang menjawab sedang

k_3 = jumlah responden yang menjawab tinggi

k_4 = jumlah responden yang menjawab sangat tinggi

Pengolahan data *Situational Awareness* (SA) terdiri atas kalibrasi *Situational Awareness* (SA) dan tingkat kewaspadaan yang didukung oleh *Signal Detection Theory* (SDT), perhitungan sensitivitas, dan perhitungan bias sebagai berikut:

1. Kalibrasi *Situational Awareness* (SA).

Kalibrasi *Situational Awareness* (SA) menurut Koriati *et.al.*, (1996) dalam McGuinness (2004) menilai tingkat kesesuaian antara persepsi individu mengenai keakuratan dan keakuratan aktual sebagai proporsi dari respon yang benar. Kurva kalibrasi SA memiliki sumbu X berupa *perceived accuracy* dan sumbu Y berupa *actual accuracy*.

$$\text{Actual accuracy} = \frac{\sum \text{Jawaban Tepat}}{\text{Total skor}} \times 100\% \quad (2)$$

$$\text{Perceived accuracy} = \frac{\text{Total skor tingkat keyakinan responden}}{\text{Total skor}} \times 100\% \quad (3)$$

2. Tingkat kewaspadaan pengemudi.

$$\text{Tingkat kewaspadaan pengemudi} = \frac{\text{Total (skor tingkat keyakinan x skor jawaban tepat)}}{\text{Total Skor}} \times 100\% \quad (4)$$

3. *Signal Detection Theory* (SDT).

Signal detection theory merupakan model penilaian persepsi yang menggambarkan dan menganalisis bagaimana kinerja seseorang di mana mereka harus mendeteksi rangsangan tertentu. Tabel kontingensi merupakan rekapitulasi tanggapan *subject response* terhadap *probe type* yang diberikan melalui bentuk kuisioner dan memudahkan dalam pengukuran sensitivitas dan bias. Pada tabel tersebut terdapat empat kemungkinan yang muncul yaitu *hit rate*, *miss rate*, *false alarm rate*, dan *correct rejection rate*. *Hit rate* merupakan penerimaan *signal* yang tepat terhadap *subject response* yang tepat. *Miss rate* merupakan penerimaan *signal* yang tepat terhadap *subject response* yang salah. *False alarm* merupakan penerimaan *signal* yang salah terhadap *subject response* yang tidak tepat, sedangkan *correct rejection* merupakan penerimaan *signal* yang salah terhadap *subject response* yang tepat. Untuk membandingkan *hit rate* dan *false alarm rate* pada pengemudi angkot dapat digambarkan pada *Receiver-Operating Characteristic Curve* (ROC-Curve).

$$\text{Probabilitas hit rate} = \frac{\text{Jawaban benar yang dijawab dengan tepat}}{\text{jumlah pernyataan dengan jawaban benar x jumlah responden}} \quad (5)$$

$$\text{Probabilitas miss rate} = 1 - \text{hit rate} \quad (6)$$

$$\text{Probabilitas false alarm rate} = \frac{\text{Jawaban salah yang tidak dijawab dengan tepat}}{\text{jumlah pernyataan benar x jumlah responden}} \quad (7)$$

$$\text{Probabilitas correct rejection rate} = 1 - \text{false alarm rate} \quad (8)$$

4. Perhitungan sensitivitas.

Sensitivitas merupakan kemampuan yang dimiliki seseorang membedakan sinyal dan bukan sinyal. Nilai sensitivitas pada kurva normal dapat mengidentifikasi seberapa baik seseorang mampu membedakan antara *signal* dan *noise*.

$$d' = Z(\text{Hit}) - Z(\text{False Alarm}) \quad (9)$$

5. Perhitungan bias.

Kriteria tanggapan atau bias menjabarkan pengaturan kriteria penerimaan atau penolakan, jika terjadi bias maka menghitung strategi tanggapan seseorang untuk berkaitan dengan rangsangan yang ambigu. Nilai bias ini akan diperoleh berdasarkan selisih antara jarak netral dengan kondisi aktual yang dimiliki oleh subyek penelitian.

$$C = k - (d'/2) \quad (10)$$

$$k = -Z(\text{False Alarm}) \quad (11)$$

Hasil pengumpulan data dari kuesioner DBQ diolah untuk mengetahui kelompok sebaran data berdasarkan nilai modus. Berdasarkan sebaran data tersebut dapat dilihat kebiasaan dan perilaku para pengemudi dalam mengemudikan kendaraan.

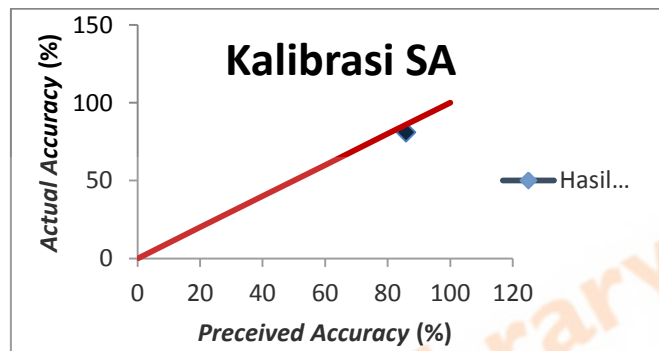
3. Hasil Penelitian

Kuesioner SA dan DBQ dinyatakan valid setelah dilakukan uji validitas konstruk dengan jumlah responden 30 orang dan nilai $\alpha = 10\%$. Uji reliabilitas dilakukan menggunakan metode *split half* dengan hasil 0,896 untuk kuesioner SA dan 0,839 untuk kuesioner DBQ. Kedua nilai tersebut menyatakan kuesioner reliabel karena memiliki nilai lebih dari 0,7.

Hasil pengolahan data SA untuk pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng adalah:

1. Kalibrasi *situational awareness*.

Nilai *actual accuracy* sebesar 81,027% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 85,826%. Kurva kalibrasi terhadap kewaspadaan pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng seperti pada Gambar 1.



Gambar 1. Kalibrasi SA Angkot Trayek Margahayu Raya - Ledeng

Berdasarkan kurva tersebut, pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng memiliki karakteristik *over-confident*, artinya pengemudi angkot mengendarai kendaraannya sudah merasa baik dan sangat percaya diri namun kenyataannya cara berkendaranya belum sesuai. Nilai *actual accuracy* lebih rendah dibandingkan dengan nilai *perceived accuracy* sebesar 4,836%. Hal tersebut menunjukkan *error* (simpangan) yang terjadi terhadap garis *well calibrated* sebesar 4,836%. Berdasarkan penilaian tersebut maka pengemudi angkot jalur trayek Margahayu Raya - Ledeng menunjukkan kecenderungan tidak peduli bahaya yang akan mengancam dirinya dan pengguna jalan raya lain.

2. Tingkat kewaspadaan pengemudi.

Tingkat kewaspadaan yang dimiliki oleh para pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng sebesar 69,810% yang artinya pengemudi mengetahui dan cukup menerapkan peraturan lalu lintas yang berlaku.

3. *Signal Detection Theory* (SDT)

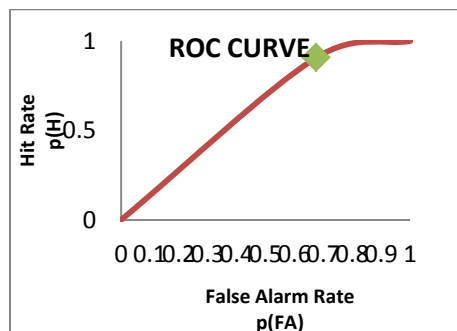
Probabilitas *hit rate* = 0,907

Probabilitas *miss rate* = 0,093

Probabilitas *false alarm rate* = 0,325

Probabilitas *correct rejection rate* = 0,675

ROC-Curve pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. ROC-Curve Pengemudi Angkot Trayek Margahayu Raya - Ledeng

Berdasarkan gambar tersebut pengemudi angkot dapat membedakan pernyataan yang benar dan salah. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai *hit rate* lebih besar dibandingkan dengan *false alarm rate*.

4. Perhitungan Sensitivitas.

Nilai $d' = 1,776$. Bila ditempatkan pada kurva normal dengan $\alpha = 10\%$ maka nilai d' berada di wilayah penolakan. Hal ini berarti pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng tidak dapat membedakan antara rangsangan yang harus ditanggapi dan yang tidak harus ditanggapi.

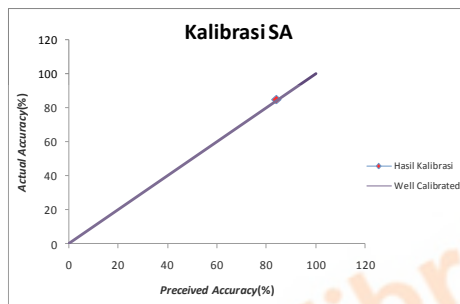
5. Perhitungan Bias.

Nilai $k = 0,454$ sehingga nilai $C = -0,434$. Bila ditempatkan pada kurva normal dengan $\alpha = 10\%$ maka nilai C berada di wilayah penerimaan. Hal ini berarti pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng dapat menghadapi rangsangan yang ambigu.

Hasil pengolahan data SA untuk pengemudi angkot trayek St. Hall - Dago adalah:

1. Kalibrasi *situational awareness*.

Nilai *actual accuracy* sebesar 84,926% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 84,007%. Kurva kalibrasi terhadap kewaspadaan pengemudi angkot trayek St. Hall - Dago seperti pada Gambar 3.



Gambar 3. Kalibrasi SA Angkot Trayek St. Hall - Dago

Berdasarkan kurva tersebut, pengemudi angkot trayek St.Hall - Dago menunjukkan daerah yang bersifat *under-confident*. *Under-confident* merupakan kondisi yang menggambarkan pengemudi kurang percaya diri dalam berkendara namun kenyataannya caranya berkendara sudah baik dan sesuai. Nilai *actual accuracy* pengemudi lebih tinggi dibandingkan dengan nilai *perceived accuracy* sebesar 0,919%. Hal tersebut menunjukkan *error* (simpangan) yang terjadi terhadap garis *well calibrated* sebesar 0,919%. Berdasarkan penilaian tersebut maka pengemudi angkot trayek St.Hall - Dago sudah memiliki kesadaran yang baik dalam berkendara namun tidak diterapkan dalam berkendara.

2. Tingkat kewaspadaan pengemudi.

Tingkat kewaspadaan yang dimiliki oleh para pengemudi angkot trayek St. Hall - Dago sebesar 71,661% yang artinya pengemudi mengetahui dan cukup menerapkan peraturan lalu lintas yang berlaku.

3. *Signal Detection Theory* (SDT)

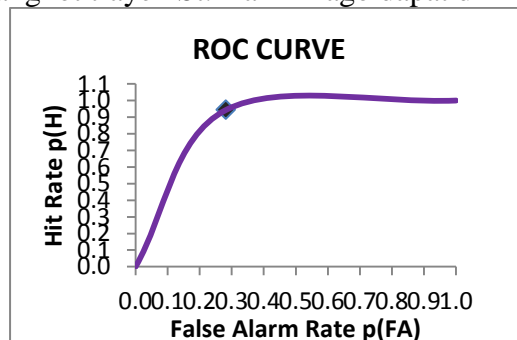
Probabilitas *hit rate* = 0,943

Probabilitas *miss rate* = 0,057

Probabilitas *false alarm rate* = 0,282

Probabilitas *correct rejection rate* = 0,718

ROC-Curve pengemudi angkot trayek St. Hall - Dago dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. ROC-Curve Pengemudi Angkot Trayek St. Hall - Dago

Berdasarkan gambar tersebut pengemudi angkot dapat membedakan pernyataan yang benar dan salah. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai *hit rate* lebih besar dibandingkan dengan *false alarm rate*.

4. Perhitungan Sensitivitas.

Nilai $d' = 2,156$. Bila ditempatkan pada kurva normal dengan $\alpha = 10\%$ maka nilai d' berada di wilayah penolakan. Hal ini berarti pengemudi angkot trayek St. Hall - Dago tidak dapat membedakan antara rangsangan yang harus ditanggapi dan yang tidak harus ditanggapi.

5. Perhitungan Bias.

Nilai $k = 0,576$ sehingga nilai $C = -0,502$. Bila ditempatkan pada kurva normal dengan $\alpha = 10\%$ maka nilai C berada di wilayah penerimaan. Hal ini berarti pengemudi angkot trayek St. Hall - Dago dapat menghadapi rangsangan yang ambigu.

Pengolahan data untuk DBQ menggunakan perhitungan modus untuk mengetahui perilaku pengemudi Angkutan Kota jalur trayek Margahayu Raya-Ledeng dan St.Hall Dago dalam berkendara dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Pengolahan Data DBQ

No	Pernyataan	Margahayu Raya - Ledeng	St. Hall - Dago
1	Membunyikan klakson untuk menunjukkan kekesalan kepada pengguna jalan lain	Kadang-kadang	Sering
2	Marah kepada pengemudi lain dan mengejar pengemudi tersebut untuk menegurnya	Tidak pernah	Kadang-kadang
3	Mengabaikan kecepatan ketika mengemudi	Tidak pernah	Kadang-kadang
4	Masih menjalankan kendaraan saat lampu lalu lintas akan berwarna merah	Tidak pernah	Kadang-kadang
5	Menyalip pengemudi yang lambat	Sering	Sering
6	Mendahului pengemudi angkutan kota yang lain untuk mendapatkan penumpang	Sering	Sering
7	Memperhatikan jarak kendaraan dengan kendaraan di depan	Selalu	Selalu
8	Tidak membunyikan klakson kepada pejalan kaki yang akan menyeberang	Tidak pernah	Kadang-kadang
9	Tidak memperhatikan kaca spion sebelum pindah jalur dan ketika akan berbelok	Tidak pernah	Tidak pernah
10	Ketika akan berpindah jalur hampir menabrak kendaraan lain	Tidak pernah	Tidak pernah
11	Mencoba untuk menyalip kendaraan di depan tanpa memberi tanda terlebih dahulu	Tidak pernah	Kadang-kadang
12	Tidak memperhatikan kecepatan kendaraan ketika akan menyalip	Tidak pernah	Kadang-kadang
13	Menggunakan jalur yang tidak sesuai dengan jalur trayek	Tidak pernah	Tidak pernah
14	Uang setoran yang kurang dapat menyebabkan stres	Kadang-kadang	Sering
15	Mendengarkan musik atau radio ketika mengemudi	Tidak pernah	Kadang-kadang

Tabel 3. Hasil Pengolahan Data DBQ (Lanjutan)

No	Pernyataan	Margahayu Raya - Ledeng	St. Hall - Dago
16	Membentur sesuatu pada saat akan berbalik arah	Tidak pernah	Tidak pernah
17	Salah membaca rambu lalu lintas	Tidak pernah	Kadang-kadang
18	Mencoba pergi dari lampu lalu lintas menggunakan gigi 3	Tidak pernah	Tidak pernah

Perilaku pengemudi angkot trayek Margahayu Raya - Ledeng masuk ke dalam kategori pelanggaran biasa dan penyimpangan saat berkendara di jalan raya. Pelanggaran biasa yang dilakukan ialah menyalip pengemudi yang lambat dan mendahului pengemudi angkutan kota yang lain untuk mendapatkan penumpang. Namun pengemudi juga selalu memperhatikan jarak kendaraan dengan kendaraan lain yang tepat berada di depannya. Penyimpangan yang biasa dilakukan ialah uang setoran yang kurang dapat menyebabkan stress.

Perilaku pengemudi angkot trayek St.Hall - Dago masuk ke dalam kategori pelanggaran agresif, pelanggaran biasa, dan penyimpangan. Pelanggaran agresif yang dilakukan yaitu membunyikan klakson untuk menunjukkan kekesalan kepada pengguna jalan lain. Untuk pelanggaran biasa dan penyimpangan memiliki perilaku yang sama dengan pengemudi angkot trayek Margahayu Raya-Ledeng.

4. Kesimpulan

Perbedaan karakteristik jarak tempuh trayek mempengaruhi tingkat kewaspadaan ketika mengemudi, sementara untuk perilaku pengemudi memiliki karakter yang hampir sama. Pengemudi jalur trayek St.Hall - Dago memiliki tingkat kewaspadaan lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi jalur trayek Margahayu Raya - Ledeng. Jarak tempuh yang lebih pendek terkadang menimbulkan efek kewaspadaan yang tidak begitu tinggi namun kenyataan yang terjadi pengemudi angkot jalur trayek St.Hall - Dago lebih waspada dibandingkan dengan jalur trayek Margahayu Raya - Ledeng. Tingkat kelelahan dalam berkendara dapat menjadi salah satu faktor yang dapat menurunkan tingkat kewaspadaan. Jarak tempuh yang lebih jauh dengan pekerjaan yang dilakukan secara berulang-ulang dapat menimbulkan kelelahan yang lebih cepat.

Daftar Pustaka

- [1] Davey, et al., *Driver Behaviour Questionnaire in an Australian Organisational Fleet Setting*, 2007.
- [2] Evans, Leonard, *Transportation Safety*, 2004.
- [3] Heeger, David, *Signal Detection Theory*, 1997.
- [4] Wong, Jinn-Tsai., Chung, Yi-Shih., Huang, Shih-Hsuan, *Determinants Behind Young Motorcyclists' Risky Riding Behaviour*, *Accident Analysis and Prevention*, 42 (2010) 275-281, 2010.