

BAB 5

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti memiliki beberapa keterbatasan yang mungkin membuat penulisan ini kurang sempurna, diantaranya yaitu :

1. Penelitian ini hanya meneliti satu sudut pandang saja yaitu dari sudut pandang pengetahuan mahasiswa meskipun ada beberapa sudut pandang lain yang mungkin dijadikan permasalahan dalam tema ini seperti masalah desain bus kuning, pengetahuan dari supir bus kuning, persepsi, dan masih banyak lagi.
2. Penelitian ini menggunakan analisis univariat, sehingga hasil penelitian ini lebih ditujukan untuk menggambarkan distribusi frekuensi dari masing-masing variabel yang diteliti
3. Kuesioner yang disebar oleh peneliti belum memenuhi kriteria validitas melainkan hanya menggunakan kriteria reliabilitas saja dengan menggunakan *cornbach alpha*. Hal ini disebabkan karena dari 3 kali percobaan yang dilakukan, sebagian besar pertanyaan hanya memenuhi salah satu uji saja, sehingga peneliti memutuskan untuk menggunakan uji reliabilitas *cornbach alpha* saja.
4. Sesuai dengan tema yang diambil, maka pengukuran penelitian hanya dilakukan dengan berdasar dari hasil kuesioner yang disebar oleh peneliti dimana hasil dari kuesioner ini tergantung pada responden yang menjawab pertanyaan ini.
5. Keterbatasan waktu membuat penelitian ini hanya diperuntukkan pada mahasiswa FKM UI program sarjana reguler angkatan 2005 saja meskipun sebenarnya penelitian ini dapat diperluas lagi dengan mengganti sampel menjadi seluruh mahasiswa UI maupun pada mahasiswa-mahasiswa UI yang sering menggunakan bus kuning.

6. Pengambilan sampel yang direncanakan sebanyak 155 responden ternyata dalam pelaksanaannya tidak dapat tercapai. Hanya memperoleh 151 responden saja, hal ini disebabkan karena sulitnya mencari responden yang sedang berada di luar kampus dan beberapa halangan lain yang ditemui peneliti.

5.2 Karakteristik Sampel

Gambaran sampel yang dimaksud dalam penelitian ini merupakan karakteristik dari responden yang meliputi pembagian responden berdasarkan program studi, frekuensi penggunaan bus kuning, dan kendaraan yang digunakan untuk mencapai kampus. Di bawah ini akan ditampilkan hasil penelitian mengenai karakteristik sampel dengan menggunakan tabel dan diagram.

5.2.1 Program Studi

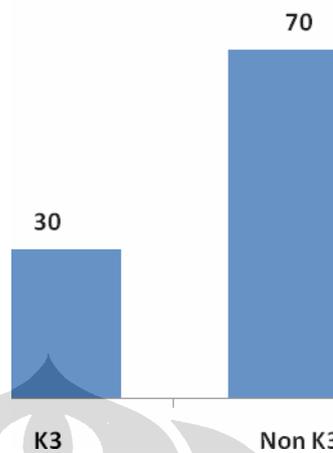
Program studi dalam penelitian ini dibedakan berdasarkan dua kategori, yaitu K3 dan non K3.

Tabel 5.1
Distribusi Frekuensi Program Studi Responden Mahasiswa FKM UI
program sarjana reguler angkatan 2005

| Program Studi | Jumlah | Persentase |
|---------------|------------|-------------|
| K3 | 46 | 30% |
| Non K3 | 105 | 70% |
| Total | 151 | 100% |

Berdasarkan tabel program studi, jumlah responden mahasiswa FKM UI S1-4 angkatan 2005 dengan program studi K3 yang menjadi sampel penelitian berjumlah 46 orang (30%) sedangkan jumlah responden dengan program studi non K3 berjumlah 105 orang (70%).

Gambar 5.1
Karakteristik Sampel
Berdasarkan Program Studi



5.2.2 Frekuensi Penggunaan Bus Kuning

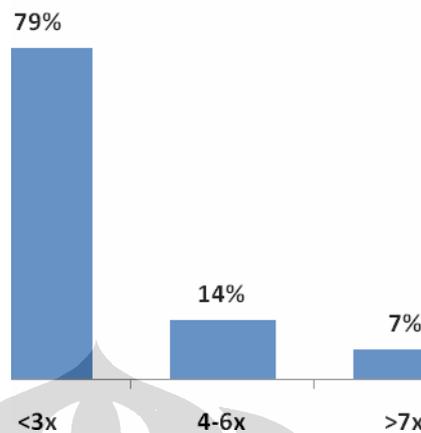
Frekuensi penggunaan bus kuning dalam penelitian ini dibagi atas tiga kategori, yaitu <3x per minggu, 4-6x per minggu dan >7x per minggu.

Tabel 5.2
Distribusi Frekuensi Penggunaan Bus Kuning Responden Mahasiswa FKM UI
program sarjana reguler angkatan 2005

| Frekuensi Penggunaan Bus kuning | Jumlah | Persentase |
|---------------------------------|------------|-------------|
| <3x | 119 | 79% |
| 4-6x | 21 | 14% |
| >7x | 11 | 7% |
| Total | 151 | 100% |

Berdasarkan tabel frekuensi penggunaan bus kuning, jumlah responden mahasiswa yang menggunakan bus kuning dengan frekuensi <3x berjumlah 119 orang (79%), dengan frekuensi 4-6x berjumlah 21 orang (14%) dan frekuensi >7x berjumlah 17 orang (7%).

Gambar 5.2
Frekuensi Penggunaan Bus Kuning



5.2.3 Kendaraan yang Digunakan untuk Mencapai Kampus

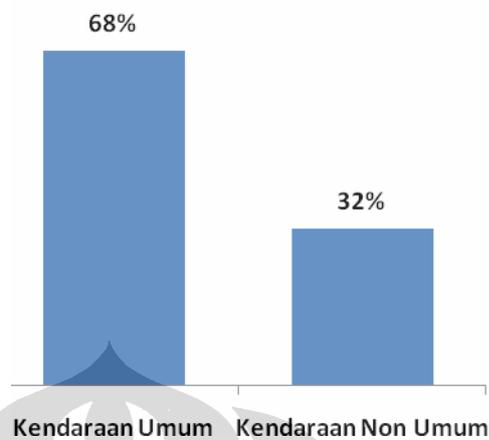
Kategori kendaraan yang digunakan untuk menuju kampus dalam penelitian ini dibagi atas empat kategori yaitu kendaraan umum, kendaraan pribadi, kereta api, dan berjalan kaki.

Tabel 5.3
Kendaraan yang Digunakan untuk Mencapai Kampus

| Kendaraan yang Digunakan untuk Mencapai Kampus | Jumlah | Persentase |
|--|------------|-------------|
| Kendaraan Umum | 103 | 68% |
| Kendaraan Non Umum | 48 | 32% |
| Total | 151 | 100% |

Berdasarkan tabel frekuensi kendaraan yang digunakan untuk mencapai kampus, jumlah responden mahasiswa yang menggunakan kendaraan umum untuk mencapai kampus berjumlah 103 orang (68%), sedangkan responden yang menggunakan kendaraan non umum berjumlah 48 orang (32%).

Gambar 5.3
Kendaraan yang Digunakan
untuk Mencapai Kampus



5.3 Gambaran Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning

Dalam penelitian mengenai gambaran tingkat pengetahuan keselamatan bus kuning ini peneliti membagi tingkat pengetahuan responden mengenai keselamatan bus kuning ke dalam 3 kategori, yaitu responden berpengetahuan baik yaitu responden yang berhasil menjawab lebih dari 80% pertanyaan kuesioner dengan benar, responden dengan tingkat pengetahuan cukup yaitu responden yang menjawab 50-80% pertanyaan kuesioner dengan benar dan responden berpengetahuan rendah yaitu responden yang menjawab kurang dari 50% pertanyaan kuesioner dengan benar.

Pertanyaan dalam kuesioner pengetahuan keselamatan bus kuning merupakan gabungan dari pertanyaan-pertanyaan mengenai bahaya keselamatan bus kuning, risiko keselamatan bus kuning dan pengendalian terhadap bahaya keselamatan bus kuning. Hal ini dilakukan sesuai dengan prinsip utama Kesehatan Keselamatan Kerja yang dikemukakan oleh DiBerardinis (1999) dalam buku *Handbook of Occupational Safety and Health*, yaitu mencegah kecelakaan dengan menggunakan pendekatan Antisipasi, Rekognisi, Evaluasi dan Pengendalian. Lebih jauh lagi hal tersebut dapat disamakan dengan melakukan identifikasi bahaya, menilai dan mengevaluasi risiko dari bahaya yang ada dan melakukan pengendalian terhadap bahaya tersebut.

Berdasarkan hal tersebut maka peneliti melakukan pembagian berdasarkan pengetahuan bahaya, risiko dan pengendalian bahaya pada bus kuning dimana

bahaya, risiko dan pengendalian yang dimaksud dalam penelitian ini ialah bahaya, risiko dan pengendalian yang terdapat pada saat menyebrang dan menunggu bus kuning, naik dan turun bus kuning, serta selama berada di dalam bus kuning.

5.3.1 Aspek-aspek Keselamatan Transportasi Bus Kuning

5.3.1.1 Bahaya Keselamatan Bus Kuning

Menurut City of Columbia (2008) bahaya-bahaya yang terdapat pada bus sekolah antara lain, sampah baik dari rokok, makanan, maupun minuman yang dibuang oleh penumpang, penggunaan alas beroda seperti *skateboard*, *rollerblade*, momentum bus ketika akan berjalan dan berhenti dapat menjadi bahaya yang dapat menyebabkan terjatuh di dalam bus sekolah. Bahaya dari barang bawaan yang terlalu banyak, dan disarankan agar memasukkan seluruh barang bawaan ke dalam tas sebelum akan bergerak agar tidak mengganggu keleluasaan anggota badan. (Anonym, 2008)

Selain itu, bus itu sendiri juga kerap menjadi salah satu sumber bahaya bagi penumpangnya terutama saat mereka akan menyebrang selain kendaraan-kendaraan lain yang melintas. Dijelaskan bahwa tempat yang aman untuk melintas adalah ketika kita sudah berada kurang lebih 10 kaki dari bus. Departemen Transportasi Amerika Serikat (2009) dalam artikel Quarterly Newsletter menyatakan bahwa terdapat bahaya lain seperti kebakaran yang disebabkan oleh tabrakan dan bahan bakar maupun bahaya lain yang disebabkan dari luar yang menyebabkan bus tidak bisa berjalan dengan sebagaimana mestinya. Selain itu, dinyatakan pula bahwa pakaian maupun tas dapat menjadi salah satu bahaya apabila pakaian dan tas yang digunakan memiliki tali maupun barang menjuntai lain yang dapat menyebabkan tersangkutnya tali tersebut. (Anonym, 2009)

Berdasarkan Sunarya (2008) dinyatakan bahwa bahaya di bus juga bisa datang dari kondisi jalan, rambu lalu lintas yang ada serta aspek pengemudi juga menjadi sorotan utama dalam masalah bus ini. Lain halnya dengan yang disebutkan oleh Sari (2009), bahwa bahaya yang ada pada bus lebih ditekankan pada aspek haltenya, seperti tinggi tangga menuju bus, pintu masuk dan keluar bus yang tidak proporsional serta faktor listrik dan pencahayaan yang dapat menjadi salah satu bahaya dalam transportasi bus tersebut.

Berdasarkan hasil observasi peneliti dan identifikasi bahaya secara sederhana yang dilakukan peneliti, bahaya-bahaya yang terdapat pada transportasi bus kuning UI ternyata memiliki banyak kesamaan. Berikut ini merupakan bahaya-bahaya yang dapat menimbulkan kecelakaan pada bus kuning yang berhasil diidentifikasi oleh peneliti. Bahaya bus kuning itu sendiri, bahaya kendaraan lain yang melintas, bahaya barang bawaan yang terlalu banyak, bahaya oleh tali yang menjuntai pada tas maupun baju yang digunakan, bahaya momentum bus saat akan berjalan dan berhenti, bahaya terbakar akibat tertabrak maupun panas bahan bakar, sampah yang ditimbulkan oleh makanan dan minuman, serta bahaya yang ditimbulkan oleh aspek pengemudi bus kuning tersebut.

Selain itu, bahaya lain yang terdapat pada bus kuning adalah bahaya pintu bus kuning, yaitu keotomatisan pintu yang diatur oleh supir bus serta risiko yang ditimbulkan dari cara pintu menutup yang dapat memungkinkan penumpang terjepit, dan juga bahaya penumpang lain karena sering kali bus kuning dalam keadaan penuh sesak terutama pada jam-jam sibuk (*peak hour*). Berdasarkan hal-hal tersebut, pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner mencakup tentang bahaya keselamatan bus kuning berkaitan dengan bahaya yang ada pada saat menunggu dan menyeberang, antara lain bahaya yang ditimbulkan oleh bus itu sendiri, dan kendaraan lain, pada saat naik dan turun bus yaitu bahaya yang ditimbulkan oleh tali yang menjuntai, serta bahaya penumpang lainnya, dan pada saat berada di dalam bus yaitu bahaya aspek perilaku penumpang serta momentum kecepatan bus kuning itu sendiri.

5.3.1.2 Risiko Keselamatan Bus Kuning

Menurut (Sanders, 1993) risiko merupakan *probability* atau kemungkinan ataupun kecenderungan untuk terjadinya kecelakaan maupun kematian. Sedangkan menurut Brauer (1990), risiko dikatakan sebagai ukuran dari kemungkinan atau kecenderungan dan dampak yang dapat diakibatkan oleh bahaya-bahaya yang bisa terdapat dari kegiatan maupun kondisi tertentu. Dalam penelitian ini, variabel risiko ditinjau berdasarkan aspek *probability* dan dampak yang ditimbulkan oleh bus kuning.

Kejadian yang mungkin terjadi dalam bus kuning ialah tertabrak, yang disebabkan oleh bus itu sendiri maupun kendaraan lain dengan dampak terburuk kematian. (Anonym, 2008) Selain itu, terdapat risiko-risiko lain yang disebutkan oleh beberapa literature yang menyatakan bahwa risiko terjatuh, tertabrak, kebakaran juga merupakan risiko-risiko di dalam bus dapat berdampak pada cedera tubuh.

Selain itu, literatur-literatur tersebut juga menyatakan bahwa perilaku dan kondisi-kondisi tertentu dapat menambah kemungkinan terjadinya kejadian tersebut. Contohnya ialah saling serobot oleh penumpang, tidak mengikuti aturan yang berlaku di dalam bus, memenuhi tangan dengan barang bawaan, menyebrang tanpa melihat lampu penyebrangan dan supir yang melebihi batas kecepatan normal, dan lain-lain.

Berdasarkan hasil observasi, dibandingkan dengan risiko yang ada pada bus kuning UI maka risiko-risiko yang telah disebutkan diatas umumnya sama yaitu terjatuh, tersangkut, kebakaran, dan tertabrak. Selain itu, masih ada satu risiko lagi yang tidak terdapat pada literatur lain yaitu kemungkinan terjepit pintu dan pegangan pintu. Risiko pada bus kuning seperti terjatuh, terjepit dan tertabrak merupakan risiko tertinggi pada bus kuning yaitu menempati level *moderate risk* atau *medium risk*. Hal ini terjadi karena penggunaan bus kuning yang sering melebihi kapasitas normal terutama pada jam-jam sibuk serta perilaku penumpang dan pengemudinya yang belum menunjukkan kapasitas perilaku aman. Risiko tersebut umumnya timbul pada saat naik dan turun bus kuning yaitu risiko terjepit dan terjatuh, risiko tertabrak yaitu saat menyebrang dan risiko terjatuh saat berada dalam bus kuning.

Kuesioner mengenai risiko keselamatan bus kuning ini dibuat berdasarkan hal tersebut. Pertanyaan yang diberikan mengenai risiko dan dampak yang ada pada saat menunggu dan menyebrang, pada saat naik dan turun bus dan pada saat berada di dalam bus serta hal-hal yang dapat menaikkan dan menurunkan kemungkinan tersebut.

6.3.1.3 Pengendalian Bahaya Bus Kuning

Pengendalian bahaya merupakan cara yang digunakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Menurut Sunarya (2008), cara pengendalian bus yang harus ada ialah akses keluar darurat baik melalui jendela darurat dan pintu darurat, alat pemukul/pemecah kaca, alat pemadam api ringan (APAR), alat kendali pembuka pintu utama, serta informasi tertulis mengenai cara tanggap darurat yang ditempel secara permanen di dalam bus. Sari (2009), memberi sorotan utama pada halte bus sebagai tempat utama untuk mengurangi kemungkinan tertabrak bus dan kendaraan lain saat menunggu. Lain halnya dengan yang disebutkan oleh Asosiasi Psikologi Sekolah di Amerika, mereka menitikberatkan pada aspek supervisi yang dilakukan orang tua ketika menunggu bus sekolah. Aspek pengendalian yang ada pada bus kuning ialah lampu tanda stop pada bus untuk memberitahu calon penumpang yang akan naik dan *handrail* untuk penumpang berpegangan saat akan naik. (Anonym, 2008)

Aspek pengendalian yang perlu dilakukan lebih dititikberatkan pada aspek perilaku penumpang dan cara-cara aman yang perlu dilakukan untuk mengendalikan bahaya-bahaya yang ada pada bus. Diantaranya adalah jangan berlari saat menaiki bus, menunggu hingga lampu menyatakan boleh menyebrang, langsung menuju tempat duduk ketika naik dan masih banyak lagi. (Anonym, 2009)

Berdasarkan hasil observasi, peneliti mengidentifikasi cara pengendalian yang ada pada bus kuning diantaranya yaitu *handrail* pada pintu bus kuning untuk berpegangan dan mengurangi kemungkinan terjatuh saat naik dan turun bus kuning. Selain itu, *handrail* yang ada pada langit-langit untuk berpegangan saat berdiri maupun saat akan berjalan menuju pintu. Pintu bus juga menjadi alat pengendalian dalam bus kuning hal ini disebabkan berdasarkan observasi penelitian banyak penumpang yang bergelantungan ketika pintu bus tidak ada, oleh karena itulah peneliti memasukkan pintu sebagai alat pengendalian. Jendela dan pintu darurat, alat pemukul/pemecah kaca, alat pemadam api ringan (APAR), alat kendali pembuka pintu utama, serta informasi tertulis mengenai cara tanggap darurat juga merupakan cara pengendalian yang memang sudah disiapkan oleh bus kuning.

Selain pengendalian yang sudah disiapkan oleh bus kuning, pengendalian dari luar juga menjadi sorotan dalam penelitian ini seperti zebra cross, polisi tidur, dan garis kejut. Perilaku penumpang juga dapat menjadi salah satu upaya yang dapat menjadi cara pengendalian bahaya, seperti menggunakan *handrail*, menaruh barang bawaan dalam tas, menyebrang di zebra cross yang telah tersedia.

5.3.2 Tingkat Pengetahuan Mahasiswa FKM Program Sarjana Reguler UI Angkatan 2005

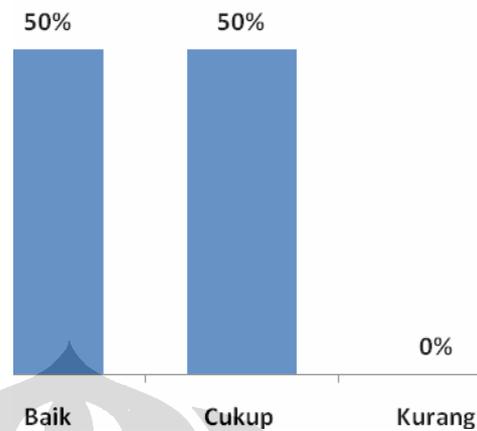
Berikut ini merupakan tabel distribusi frekuensi mengenai tingkat pengetahuan responden secara umum mengenai keselamatan bus kuning pada mahasiswa FKM UI program sarjana reguler angkatan 2005.

Tabel 5.4
Tingkat Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning

| Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning | Jumlah | Persentase |
|---|---------------|-------------------|
| Baik | 76 | 50% |
| Cukup | 75 | 50% |
| Kurang | 0 | 0% |
| Total | 151 | 100% |

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa jumlah responden yang memiliki pengetahuan keselamatan bus kuning secara umum dengan tingkatan yang baik sebanyak 76 orang (50%), sedangkan yang memiliki pengetahuan cukup sebanyak 75 orang (50%). Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan ternyata pengetahuan responden mahasiswa memiliki proporsi yang sama yaitu 50% berbanding 50%. Selain itu, berdasarkan tabel diatas ternyata tidak ada satupun responden yang memiliki pengetahuan kurang.

Gambar 5.4
Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning



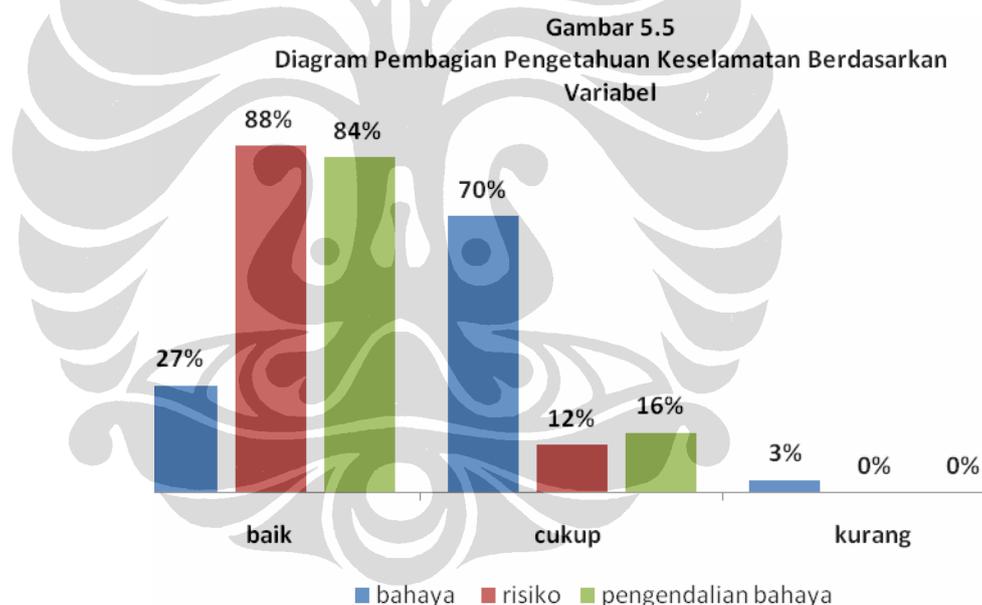
Apabila dilihat secara lebih mendalam, tingkat pengetahuan keselamatan yang dimiliki oleh responden dapat dibagi kembali berdasarkan variabel yang membentuk pengetahuan keselamatan bus kuning pada responden yaitu pengetahuan bahaya keselamatan bus kuning, pengetahuan risiko keselamatan bus kuning dan pengetahuan pengendalian bahaya bus kuning. Pembagian tersebut dapat dilihat melalui tabel dibawah ini.

Tabel 5.5
Pembagian Pengetahuan Keselamatan Berdasarkan Variabel

| Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning | Baik | | Cukup | | Kurang | | Total | |
|--|------|----|-------|----|--------|---|-------|-----|
| | Jml | % | Jml | % | Jml | % | Jml | % |
| Bahaya Keselamatan Bus Kuning | 41 | 27 | 106 | 70 | 4 | 3 | 151 | 100 |
| Risiko Keselamatan Bus Kuning | 133 | 88 | 18 | 12 | 0 | 0 | 151 | 100 |
| Kontrol Keselamatan Bus Kuning | 127 | 84 | 24 | 16 | 0 | 0 | 151 | 100 |

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa tingkat pengetahuan keselamatan bus kuning responden berdasarkan pembagian variabel tersebut adalah sebagai berikut. Responden yang memiliki pengetahuan yang baik dalam

hal pengetahuan bahaya keselamatan bus kuning sebanyak 41 orang (27%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan yang cukup dalam variabel ini sebanyak 106 orang (70%) dan responden yang memiliki pengetahuan yang kurang dalam variabel ini sebanyak 4 orang (3%). Responden yang memiliki pengetahuan yang baik dalam hal pengetahuan risiko keselamatan bus kuning sejumlah 133 orang (88%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan cukup dalam variabel ini sebanyak 18 orang (12%) dan tidak terdapat responden yang memiliki pengetahuan kurang dalam variabel ini. Responden yang memiliki pengetahuan yang baik dalam hal pengetahuan mengenai pengendalian bahaya keselamatan bus kuning sejumlah 127 orang (84%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan cukup dalam variabel ini sebanyak 24 orang (16%) dan tidak ada responden yang berpengetahuan kurang dalam variabel ini.



Apabila melihat diagram diatas dapat dilihat bahwa variabel bahaya keselamatan bus kuning merupakan variabel yang memiliki tingkat pengetahuan yang lebih rendah dibandingkan variabel-variabel lainnya. Hal tersebut mengacu pada lebih banyaknya responden yang memiliki pengetahuan yang cukup dibandingkan responden yang memiliki pengetahuan baik, yaitu 27% untuk variabel bahaya keselamatan bus kuning, 88% variabel risiko keselamatan bus kuning dan 84% variabel pengendalian bahaya keselamatan bus kuning. Pengetahuan mengenai bahaya merupakan pengetahuan dasar yang perlu dimiliki

seseorang. Pengetahuan ini dapat menjadi penentu seseorang dalam berperilaku aman. Seperti apa yang tertera dalam gambar 2.1 mengenai teori Ramsey, yaitu bagan mengenai tahapan dalam perilaku aman untuk menghindari kecelakaan. Dalam teori Ramsey ini dinyatakan bahwa untuk dapat berperilaku aman maka seseorang harus dapat mempersepsikan bahaya dan mengenali bahaya dimana hal ini hanya dapat terjadi apabila seseorang mempunyai pengetahuan mengenai bahaya yang cukup.

Senada dengan hal itu, dinyatakan pula bahwa *hazard identification* sangat menentukan dalam terjadi tidaknya kecelakaan akibat suatu bahaya (Colling, 1990). Berdasarkan hal tersebut apabila diasosiasikan dengan pengetahuan bahaya maka seseorang akan lebih mungkin menghindari bahaya bila mempunyai pengetahuan mengenai bahaya ini. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengetahuan responden telah mencapai taraf cukup, sesuai dengan rata-rata bahwa sebagian besar responden mempunyai pengetahuan cukup dan baik. Apabila dilihat berdasarkan pertanyaan yang ada di kuesioner, responden secara umum telah bisa mengidentifikasi bahaya yang ada dan mengetahui banyak hal yang dapat menimbulkan bahaya.

Sedangkan bila dilihat rata-rata kesalahan yang dibuat oleh responden, terlihat bahwa responden banyak melakukan kesalahan dalam menjawab pertanyaan mengenai bahaya yang berada pada saat menyeberang dan melintasi bus kuning. Responden banyak yang belum mengetahui bahaya apa yang terdapat pada saat melintasi bus kuning. Kesalahan banyak terjadi akibat responden tidak mengetahui bahwa roda bus merupakan salah satu sumber bahaya, jarak yang terlalu dekat dengan bus juga merupakan salah satu hal yang dapat menimbulkan bahaya.

Selain itu, sebagian besar responden juga belum mengetahui bahaya yang ada pada saat naik dan turun bus. Hal ini terlihat dari banyaknya responden yang tidak mengetahui bahwa handrail yang berada di pintu dapat menjadi sumber bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan apabila terdapat tali ataupun barang lain yang menjuntai yang berada pada penumpang. Responden juga banyak membuat kesalahan pada pertanyaan yang mengindikasikan bahwa bahaya dapat timbul akibat momentum ataupun sisa kecepatan dari bus.

Untuk variabel lain yaitu variabel risiko ternyata hasil menunjukkan bahwa responden memiliki tingkat pengetahuan yang baik. Hanya sedikit responden yang memiliki tingkat pengetahuan yang cukup maupun kurang. Berdasarkan hal tersebut apabila dilihat dari sudut pandang yang dikemukakan oleh Ramsey mengenai niatan untuk menghindari (*decision to avoid*) maka peneliti menarik kesimpulan bahwa secara tidak langsung responden memiliki tendensi lebih untuk menghindari bahaya. Hal ini juga sesuai dengan yang disebutkan oleh DiBerardinis (1999) yang dapat menguatkan pendapat diatas. DiBerardinis menyatakan bahwa pengetahuan mengenai risiko nantinya dapat membuat mereka mengambil keputusan yang tepat dan memiliki motivasi yang lebih baik juga dalam menghindari bahaya yang ada.

Berdasarkan hasil penelitian pada variabel risiko, ternyata rata-rata responden telah mengetahui bahwa terdapat risiko terjatuh, tertabrak, dan terjepit ketika mereka menaiki bus kuning ini. Responden juga mengetahui hal-hal yang dapat meningkatkan dan menurunkan risiko mereka untuk mengalami kejadian-kejadian kecelakaan dan responden juga telah dapat menentukan tingkat risiko dalam situasi-situasi yang mungkin terjadi pada saat mereka menaiki bus kuning. Meski demikian, peneliti melihat masih banyak responden yang belum mengetahui risiko-risiko yang ada pada saat berada dalam bus kuning. Diantaranya ialah responden belum mengetahui terdapat risiko terlempar keluar bus kuning apabila mereka berada sejajar dengan kursi supir bus kuning. Selain itu, beberapa responden juga belum mengetahui bahwa berdiri bersandar merupakan posisi yang lebih berisiko dibandingkan dengan posisi berdiri dengan berpegang *handrail* maupun duduk tidak bersandar.

Sama halnya dengan variabel risiko, tingkat pengetahuan sebagian besar responden pada variabel pengendalian bahaya menunjukkan hasil yang baik. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden telah mempunyai kemampuan untuk menghindari bahaya yang ada pada bus kuning. Pengetahuan mengenai cara mengendalikan bahaya ini akan sangat berguna karena dengan mengetahui cara mengendalikan dan apa saja pengendalian yang ada maka seseorang akan dapat menghindari bahaya tersebut dengan baik.

Secara umum, responden telah memiliki pengetahuan yang baik dalam pengetahuan mengenai pengendalian bahaya. Responden secara umum telah mengetahui apa saja teknik pengendalian yang tersedia pada bus kuning, di luar bus kuning, kegunaannya dan cara untuk menggunakannya bagi beberapa alat pengendalian. Beberapa hal yang dimaksud adalah tangga, zebra cross, *handrail*, martil, polisi tidur dan pintu bus kuning. Akan tetapi berdasarkan hasil penelitian ternyata kesalahan sebagian besar responden adalah dalam mengetahui kapan sebaiknya *handrail* digunakan dan melihat pintu bukan sebagai alat pengendalian dalam bus kuning. Responden juga belum mengetahui apa saja *safety sign* yang ada dalam bus kuning, hal ini mungkin banyak disebabkan karena hanya sedikit diantara para responden yang sering menggunakan bus kuning. Tercatat hanya 32 orang atau 21% saja yang mengaku menggunakan bus kuning sebanyak lebih dari 4 kali dalam seminggu.

Berdasarkan apa yang telah diuraikan penulis diatas, dapat diasosiasikan dengan perilaku penumpang selama ini yang sering sekali jauh dari kata aman. Salah satu alasan yang dikemukakan oleh penulis adalah karena pengetahuan mereka akan bahaya masih belum mencapai rata-rata tingkatan baik. Oleh karena itulah pelatihan maupun informasi mengenai hal tersebut perlu diberikan sehingga penumpang dapat berlaku dengan lebih baik lagi.

5.3.3 Hal yang Berpengaruh Terhadap Pengetahuan tentang Keselamatan Bus Kuning

Pengetahuan mengenai hal-hal diatas tidak timbul dengan sendirinya melainkan melalui hal-hal tertentu. Menurut teori dasar mengenai pengetahuan dinyatakan ada dua jenis pengetahuan yaitu *Aposteriori knowledge* yaitu pengetahuan didapat dari hasil pembuktian dari pengalaman tersebut dan *Apriori knowledge* yaitu pengetahuan didapat secara langsung melalui pengalaman apa saja dan sifatnya berdiri sendiri. Berdasarkan salah satu situs di dunia maya yang bernama Wikipedia yang isinya dikutip dari sebuah buku berjudul *MPKT Modul 1*. Pengetahuan adalah informasi atau maklumat yang diketahui atau disadari oleh seseorang dan dipengaruhi oleh faktor-faktor pendidikan, media, keterpaparan informasi (Irmayanti, 2003). Senada dengan hal tersebut literatur lain juga

mengatakan bahwa pengetahuan ditunjang oleh faktor pendidikan, pelatihan dan informasi. Sedangkan berdasarkan *Oxford English Dictionary*, pengetahuan merupakan kesadaran atau sebuah kebiasaan yang didapat dari pengalaman baik berupa fakta maupun situasi.

Dengan mengacu pada teori-teori yang dikemukakan diatas, dapat dikatakan bahwa pengetahuan seseorang ditentukan oleh pendidikan, informasi, dan pengalaman seseorang. Di dalam penelitian yang dilakukan peneliti, peneliti mengelompokkan sampel ke dalam program studi, frekuensi penggunaan bus kuning dan jenis kendaraan yang biasa digunakan untuk mencapai kampus UI. Pengelompokan program studi merupakan representasi dari faktor penentu pengetahuan yaitu informasi dan pendidikan. Hal ini dikarenakan responden K3 memiliki latar belakang pendidikan mengenai konsep K3 yang lebih banyak dari yang lain, bahkan beberapa diantaranya juga telah mendapatkan pelatihan mengenai keselamatan. Selain itu, apabila dibandingkan dengan program studi lain K3 juga telah mendapatkan informasi yang lebih banyak.

Pengelompokan selanjutnya yaitu pengelompokan berdasarkan frekuensi penggunaan bus kuning dan jenis kendaraan yang biasa digunakan untuk mencapai kampus menjadi representasi dari pengalaman individu. Individu yang sering menggunakan bus kuning seharusnya memiliki pengetahuan yang lebih baik dibandingkan dengan yang jarang menggunakan bus kuning. Penggunaan jenis kendaraan yang berbeda juga dapat mempengaruhi tingkat pengetahuan seseorang. Hal ini bisa disebabkan karena jenis kendaraan yang serupa tentunya memiliki bahaya, risiko dan pengendalian serupa yang secara tidak langsung mempengaruhi pengetahuan seseorang mengenai hal tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti, maka dapat terlihat sumber-sumber tersebut dan kontribusinya terhadap pengetahuan responden melalui tabel-tabel dibawah ini.

5.3.1 Pengelompokan Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning Berdasarkan Program Studi

Pengelompokan ini dilakukan sesuai dengan teori yang menyebutkan bahwa faktor penentu pengetahuan yaitu informasi dan pendidikan. Berikut ini

merupakan tabel distribusi frekuensi mengenai tingkat pengetahuan responden secara umum mengenai keselamatan bus kuning pada mahasiswa FKM UI program sarjana reguler angkatan 2005 yang dibagi berdasarkan program studi

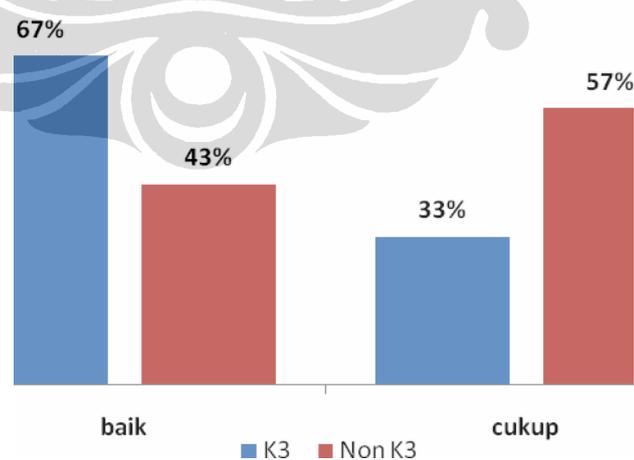
Tabel 5.6

Pengelompokan Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning Berdasarkan Program Studi

| Program Studi | Baik | | Cukup | | Kurang | | Total | |
|---------------|------|-----|-------|-----|--------|----|-------|------|
| | Jml | % | Jml | % | Jml | % | Jml | % |
| K3 | 31 | 67% | 15 | 33% | 0 | 0% | 46 | 100% |
| Non K3 | 45 | 43% | 60 | 57% | 0 | 0% | 105 | 100% |

Dari 45 orang responden yang berasal dari peminatan K3, sebanyak 31 orang responden (67%) berpengetahuan baik mengenai keselamatan bus kuning, 15 orang responden (33%) berpengetahuan cukup, dan tidak ada satu orang pun berpengetahuan kurang. Sebagai perbandingan, pada kelompok responden dengan peminatan non-K3, sebanyak 45 orang responden (43%) dikategorikan berpengetahuan baik, 60 orang responden (57%) berpengetahuan cukup, dan tidak ada responden yang dikategorikan berpengetahuan kurang.

Gambar 5.6
Diagram Pengelompokan Pengetahuan Bus Kuning Berdasarkan Program Studi



Dengan melihat diagram diatas maka dapat terlihat bahwa jumlah responden dengan program studi K3 memiliki pengetahuan baik yang lebih banyak dibandingkan responden dengan program studi non K3. Berdasarkan teori yang

telah disebutkan diatas, ternyata menunjukkan bahwa ada perbedaan yang cukup besar antara pengetahuan peminatan K3 dan Non K3. Namun, apabila dilihat berdasarkan pengetahuannya perbedaan ini tidak terlalu besar karena perbedaan antara nilai pengetahuan baik dan pengetahuan cukup tidak terlalu jauh dan masing-masing program studi tidak ada yang mendapatkan nilai kurang. Hal ini mungkin dapat disebabkan karena kelompok program studi Non K3 sudah mendapatkan dasar-dasar K3 dan pertanyaan yang dibuat memang pertanyaan mengenai *Public Safety* yang dapat dikatakan semua orang mengetahuinya.

6.3.2 Pengelompokkan Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Bus Kuning

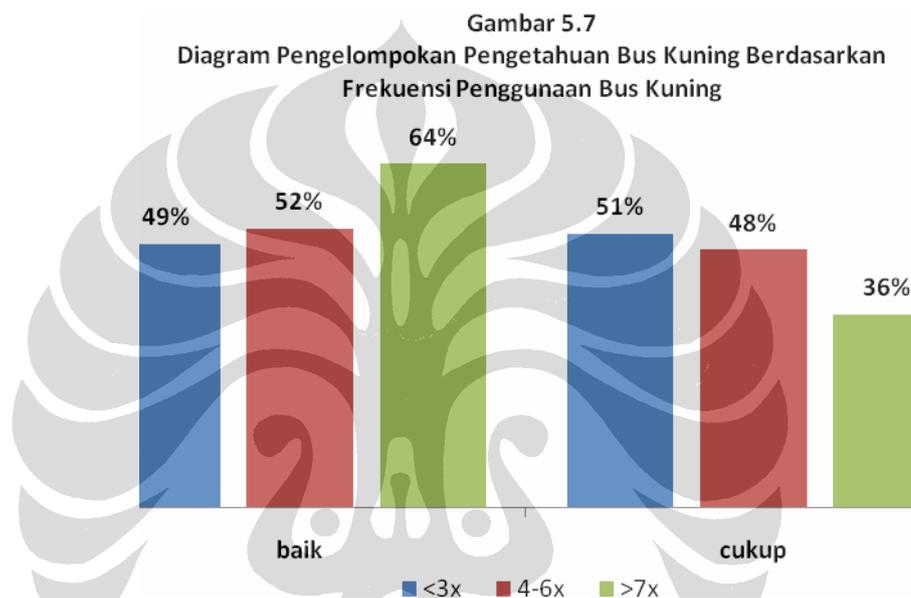
Berikut ini merupakan tabel distribusi frekuensi mengenai tingkat pengetahuan responden secara umum mengenai keselamatan bus kuning pada mahasiswa FKM UI program sarjana reguler angkatan 2005 yang dibagi berdasarkan frekuensi responden dalam menggunakan bus kuning per minggu.

Tabel 5.7
Pengelompokkan Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Bus Kuning Per Minggu

| Frekuensi Penggunaan Bus Kuning Per Minggu | Baik | | Cukup | | Kurang | | Total | |
|--|------|----|-------|----|--------|---|-------|-----|
| | Jml | % | Jml | % | Jml | % | Jml | % |
| <3x | 58 | 49 | 61 | 51 | 0 | 0 | 119 | 100 |
| 4-6x | 11 | 52 | 10 | 48 | 0 | 0 | 21 | 100 |
| >7x | 7 | 64 | 4 | 36 | 0 | 0 | 11 | 100 |

Sedangkan tabel 2 menyatakan mengenai tingkat pengetahuan mahasiswa mengenai keselamatan bus kuning yang dikategorikan berdasarkan frekuensi penggunaan bus kuning per minggunya. Perbandingan perbedaan frekuensi ini selanjutnya dibagi kedalam tiga kategori. Sebanyak 58 responden (49%) yang menggunakan bus kuning kurang dari 3 kali per minggu dikategorikan baik tingkat pengetahuannya dan 61 orang responden (51%) dikategorikan

berpengetahuan cukup. Sedangkan 11 responden (52%) yang menggunakan bus kuning sebanyak 4-6 kali per minggunya memiliki tingkat pengetahuan yang baik, 10 orang responden (48%) berpengetahuan cukup, dan tidak ada responden yang tingkat pengetahuannya dikategorikan kurang. Untuk kelompok frekuensi pemakaian bus kuning yang tertinggi, yaitu lebih dari 7 kali perminggu dengan keseluruhan 11 orang responden, hanya 7 orang responden (64%) yang memiliki tingkat pengetahuan yang tergolong baik, dan 4 orang lainnya (36%) dikategorikan cukup.



Apabila melihat diagram diatas terlihat ada perbedaan pengetahuan antara responden yang sering menggunakan bus kuning dengan yang jarang menggunakan bus kuning. Akan tetapi perbedaan yang terdapat pada kelompok diatas tidak terlalu mencolok. Selain itu, proporsi yang ada juga sulit untuk menjadi sebuah perbandingan karena apabila melihat perbandingan proporsi responden yang frekuensinya sering, cukup sering dan jarang ini akan terlihat perbedaan yang sangat mencolok. Berturut-turut perbandingannya adalah 1:2:11. Namun, apabila berdasarkan diagram diatas memang terlihat bahwa responden yang memiliki pengalaman yang lebih banyak memiliki pengetahuan yang lebih baik juga.

6.3.3 Pengelompokan Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning Berdasarkan Jenis Kendaraan yang Digunakan untuk Mencapai Kampus

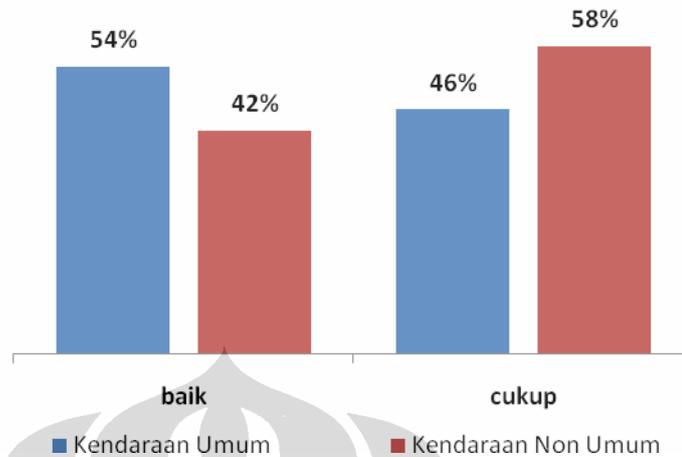
Berikut ini merupakan tabel distribusi frekuensi mengenai tingkat pengetahuan responden secara umum mengenai keselamatan bus kuning pada mahasiswa FKM UI program sarjana reguler angkatan 2005 yang dibagi berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan responden untuk mencapai kampus UI.

Tabel 5.8
Pengelompokan Pengetahuan Keselamatan Bus Kuning berdasarkan Jenis Kendaraan yang Digunakan untuk Mencapai Kampus

| Kendaraan yang Digunakan untuk Menuju Kampus | Baik | | Cukup | | Kurang | | Total | |
|--|------|-----|-------|-----|--------|----|-------|------|
| | Jml | % | Jml | % | Jml | % | Jml | % |
| Kendaraan Umum | 56 | 54% | 47 | 46% | 0 | 0% | 103 | 100% |
| Kendaraan Non Umum | 20 | 42% | 28 | 58% | 0 | 0% | 48 | 100% |

Tabel 3 menunjukkan kategori tingkat pengetahuan responden berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan untuk mencapai kampus. Dari 103 orang pengguna kendaraan umum, tingkat pengetahuan 56 orang responden (54%) dikategorikan baik, sementara 47 orang responden (46%) dikategorikan cukup, dan tidak ada yang dikategorikan kurang. Sedangkan dari 48 orang responden yang menggunakan kendaraan non umum untuk menuju kampus, 20 orang (42%) dikategorikan memiliki pengetahuan yang baik dalam hal keselamatan bus kuning, 28 orang (58%) dikategorikan cukup tahu mengenai hal ini, dan tidak ada responden yang memiliki tingkat pengetahuan kurang.

Gambar 5.8
Diagram Pengelompokan Pengetahuan Bus Kuning Berdasarkan
Jenis Kendaraan yang Digunakan untuk Mencapai Kampus



Berdasarkan diagram diatas, responden yang menggunakan kendaraan umum diantaranya angkot, bus, dan kereta memiliki tingkat pengetahuan yang lebih baik dibandingkan dengan responden yang tidak menggunakan kendaraan umum (motor, mobil, sepeda, dan berjalan kaki). Berdasarkan hal ini perbedaan pengetahuan ini mungkin disebabkan karena kendaraan umum memiliki jenis bahaya, risiko dan sistem pengendalian yang mirip dengan yang ada pada bus kuning berbeda dengan responden yang tidak menggunakan kendaraan umum. Dengan mengacu pada hal tersebut terlihat bahwa aspek pengalaman, yaitu pengalaman menemui jenis bahaya, risiko dan alat pengendalian yang sama membuat responden memiliki pengetahuan yang lebih baik dibandingkan dengan yang lainnya.