

HUBUNGAN ANTARA *SELF REGULATED BEHAVIOR* DENGAN *UNSAFE BEHAVIOR* PADA SOPIR BUS DI KOTA SEMARANG

Ayu Happy Hastuti[✉], Siti Nuzulia, R.A. Fadhallah

Jurusan Psikologi, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima Agustus 2013
Disetujui September 2013
Dipublikasikan Oktober 2013

Keywords:

bus driver;
self regulated behavior;
unsafe behavior

Abstrak

Kecelakaan bus sering terjadi di Indonesia. Penyebab kecelakaan didominasi karena faktor *human error*, yang tercermin dalam perilaku berbahaya dalam mengemudikan bus. Dibutuhkan pengaturan perilaku para sopir bus dalam menjalankan pekerjaannya untuk menghindari perilaku yang membahayakan keselamatan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif korelasional. Populasi penelitian ini adalah sopir bus yang berada di terminal Terboyo dan Mangkang Semarang, dengan sampel berjumlah 70 subyek. Teknik sampling yang digunakan adalah sampling insidental, yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, siapa saja yang secara kebetulan atau insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang secara kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior*. Subyek mampu mengatur perilakunya saat bekerja, sehingga menghindari perilaku berbahaya. Diharapkan para sopir bus lebih menyadari peran dan tanggung jawabnya sebagai seorang pengemudi yang sangat mempengaruhi terjadinya kecelakaan atau keselamatan perjalanan.

Abstract

Buses traffic accident often happened in all area of Indonesia. The cause of the accidents are dominated by human error; it is illustrated by unsafe behavior while driving. To avoid the unsafe behavior, it needs regulation to regulate the behavior of bus driver while they are working. The goal of this research is to discover the relation between self regulated behavior and unsafe behavior among the bus drivers in Semarang. This is a correlation quantitative research. Population of this research is the bus drivers in Terboyo and Mangkang bus station Semarang, the number of samples is 70 subjects. It is used incidental sampling technique, technique to determine the sample incidentally, to anyone incidentally meet with the researcher can be used as a sample, if the person is really suitable for the source of data. The result of this research shows that there is negative correlation between self regulated behavior and unsafe behavior. The subject is able to regulate the behavior while they are working, then it can avoid the unsafe behavior. The bus driver should have to realize their role and responsibility as drivers which affects the accident happen or the safety of the travelling.

© 2013 Universitas Negeri Semarang

[✉] Alamat korespondensi:

Gedung A1 Lantai 2 FIP Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail: happy_ayu@gmail.com

ISSN 2252-6838

PENDAHULUAN

Kecelakaan kerja harus mendapat perhatian secara sungguh-sungguh dalam suatu organisasi industri atau perusahaan. Kecelakaan kerja akan mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi pekerja maupun perusahaan. Swain tahun 1974 menyatakan bahwa faktor manusia memegang peran penting dalam sistem keselamatan kerja juga sebaliknya dalam menentukan terjadinya kecelakaan kerja. Lawton tahun 1998 menyatakan bahwa 80% sampai 90% kecelakaan kerja disebabkan oleh *human error*. Pheasant tahun 1991 juga menyatakan bahwa *human error* adalah kontributor utama bagi terjadinya kecelakaan kerja (dalam Winarsunu, 2008).

Human error yang berpotensi besar menimbulkan kecelakaan kerja terlihat dari perilaku-perilaku berbahaya yang dilakukan oleh pekerja. Menurut Lawton, *unsafe behavior* adalah kesalahan-kesalahan (*errors*) dan pelanggaran-pelanggaran (*violations*) dalam bekerja yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja (dalam Winarsunu, 2008). Kesalahan-kesalahan dan pelanggaran-pelanggaran dilakukan oleh pekerja saat menjalankan pekerjaannya, sehingga menimbulkan situasi yang mendukung terjadinya kecelakaan kerja. McCormick tahun 1992 mempertegas bahwa menurutnya sangat masuk akal untuk mempercayai bahwa *error* di dalam tahap persepsi, kognisi, pengambilan keputusan, dan kurangnya kemampuan yang relevan memiliki kontribusi kepada perilaku berbahaya (*unsafe behaviors*), dan sebaliknya bahwa pemenuhan pada tahap-tahap tersebut akan membentuk perilaku selamat (*safe behaviors*) dalam bekerja (dalam Winarsunu, 2008).

Perilaku berbahaya memiliki kontribusi besar dalam terjadinya kecelakaan kerja juga dibuktikan oleh penelitian yang berjudul "*Evaluation of Relationship between Job Stress and Unsafe Acts with Occupational Accident Rates in A Vehicle Manufacturing in Iran*". Kecelakaan kerja dihubungkan dengan stres kerja dan perilaku berbahaya. Terdapat hubungan yang signifikan antara stres kerja dan perilaku berbahaya. Uji regresi menunjukkan bahwa perilaku berbahaya

mempunyai dampak lebih tinggi terhadap angka kecelakaan daripada stres kerja (Iraj et al., 2010). Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa perilaku berbahaya memberikan sumbangan besar terhadap resiko terjadinya kecelakaan kerja.

Unsafe behavior tidak hanya terjadi pada pekerja di lingkungan industri atau pabrik, namun terjadi juga pada ranah lalu lintas, yaitu kesalahan dan pelanggaran yang dilakukan para pengemudi. Kesalahan dan pelanggaran tersebut dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Kecelakaan bus yang belakangan ini terjadi yaitu kecelakaan tanggal 5 Mei 2012, kecelakaan terjadi di jalan raya Kartasura-Boyolali Banyudono. Kecelakaan ini melibatkan mini bus dan bus SK. Mini bus ditabrak oleh bus SK yang datang dari arah belakang mini bus, bus SK melaju dengan kecepatan tinggi. Kecelakaan ini mengakibatkan 4 orang tewas, 4 orang luka berat serta 16 orang luka ringan (bisnis.com).

Kecelakaan tanggal 9 Agustus 2012 yang dialami oleh bus PP jurusan Ambarawa-Semarang, bus terguling di depan markas Kodam Diponegoro Kota Semarang. Kecelakaan itu terjadi saat bus PP mencoba menghindari sebuah truk yang berada di depannya. Membawa 10 orang penumpang, sopir bus ternyata tidak cukup kuat untuk menstabilkan posisi mobil agar tidak oleng ke kiri (news.liputan6.com).

Selanjutnya kecelakaan tanggal 4 November 2012 yang dialami bus T jurusan Semarang-Solo. Bus menabrak dinding terowongan di tol KM 12+100 C/B, Semarang. Bus tersebut melaju dengan kecepatan tinggi dari arah Semarang menuju Solo. Diduga sebelum menabrak dinding terowongan, bus berusaha menghindari mobil (news.detik.com).

Kesalahan pengemudi sering disebut sebagai penyebab terjadinya kecelakaan. Sesuai dengan pernyataan Hotma Simanjuntak tahun 2011, Direktur Keselamatan Transportasi Darat Kementerian Perhubungan "Aspek kesalahan pengemudi masih menjadi penyebab terbesar kecelakaan di jalan raya. Sekitar 80-90% disebabkan faktor manusia. Faktor lainnya

adalah prasarana kendaraan yang tidak layak sekitar 10-15% serta sarana jalan sekitar 5-10%" (suaramerdeka.com).

Unsafe behavior sebagai penyebab terjadinya kecelakaan juga didukung oleh penelitian yang berjudul "Karakteristik Pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Propinsi". Hasil analisa memperlihatkan bahwa hampir seluruh subyek kurang memahami aspek keselamatan yang ada pada kendaraan maupun aspek keselamatan yang ada pada peraturan lalu lintas yang ada. Model peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas yang telah dibentuk dipengaruhi oleh tingkat pendidikan pengemudi bus AKAP dan pengetahuan pengemudi bus AKAP terhadap aspek keselamatan yang ada pada kendaraan (Nugroho et al., 2012).

Kecelakaan bus angkutan umum ini mengindikasikan bahwa *human error* memiliki andil besar dalam menyebabkan terjadinya kecelakaan. *Human error* dalam hal ini merupakan perilaku berbahaya pada sopir. Perilaku berbahaya pada sopir dapat kita lihat dari semakin tingginya angka kecelakaan yang berawal dari kesalahan dan pelanggaran yang dilakukan oleh sopir.

Unsafe behavior yang dilakukan seseorang tidak terlepas dari pengaturan pada diri individu itu sendiri untuk mengendalikan perilakunya sendiri atau yang disebut dengan *self regulated behavior*. *Self regulated behavior* adalah perilaku yang dipilih sendiri yang mengarah pada terpenuhinya standar dan tujuan yang dipilih secara pribadi (Ormrod, 2009). Seseorang menetapkan standar perilaku tertentu untuk dirinya sendiri dan merespon perilakunya sendiri dengan mengevaluasi dirinya sendiri dalam latihan pengarahan diri (Bandura, 1986). Kemampuan untuk melakukan *self regulated behavior* tercermin dari dimilikinya standar dan tujuan yang ditentukan sendiri, pengaturan emosi, instruksi diri, monitor diri, evaluasi diri, dan kontingensi yang ditetapkan sendiri (Ormrod, 2009).

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, sopir bus sering kali mengemudikan bus dalam kecepatan tinggi, berhenti sembarangan, dan

melanggar rambu-rambu lalu-lintas. Hal ini menunjukkan *unsafe behavior* yang sering dilakukan oleh sopir bus. Sopir harus memiliki pengaturan perilaku yang baik agar dapat menahan kecenderungan untuk melakukan tindakan-tindakan yang melanggar aturan yang dapat menimbulkan kecelakaan. Sopir yang memiliki *self regulated behavior* yang tinggi dapat mengatur perilakunya sendiri, sehingga terwujud *safety behavior* dan menghindari *unsafe behavior* yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan penjelasan di atas, penting untuk mengkaji tentang *unsafe behavior* yang dipengaruhi oleh *self regulated behavior*. Peneliti terpanggil untuk melakukan penelitian dengan judul "Hubungan antara *Self Regulated Behavior* dengan *Unsafe Behavior* pada Sopir Bus di Kota Semarang".

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif korelasional. Variabel penelitian ini terdiri dari variabel bebas (X), yaitu *self regulated behavior* dan variabel tergantungan (Y), yaitu *unsafe behavior*. Populasi dalam penelitian ini adalah sopir bus yang berada di terminal Terboyo dan Mangkang Semarang, dengan karakteristik: 1) sopir bus berjenis kelamin laki-laki; 3) masa kerja minimal 5 tahun; dan 4) transit di terminal bus Terboyo atau terminal bus Mangkang Semarang. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 70 subyek. Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah menggunakan skala psikologi dan angket, yaitu skala *self regulated behavior* dan angket *unsafe behavior*.

Peneliti menggunakan *try out* terpakai. *Try out* terpakai adalah istilah yang digunakan untuk proses penelitian yang menggunakan sampel yang sama dengan sampel yang digunakan untuk menguji konsistensi internal dan reliabilitas alat ukur. Hal ini dikarenakan keterbatasan waktu dan biaya yang dimiliki peneliti dalam pengambilan data. Selain itu, pertimbangan sulitnya mendapatkan subyek menjadi alasan penting dalam menentukan penggunaan *try out* terpakai.

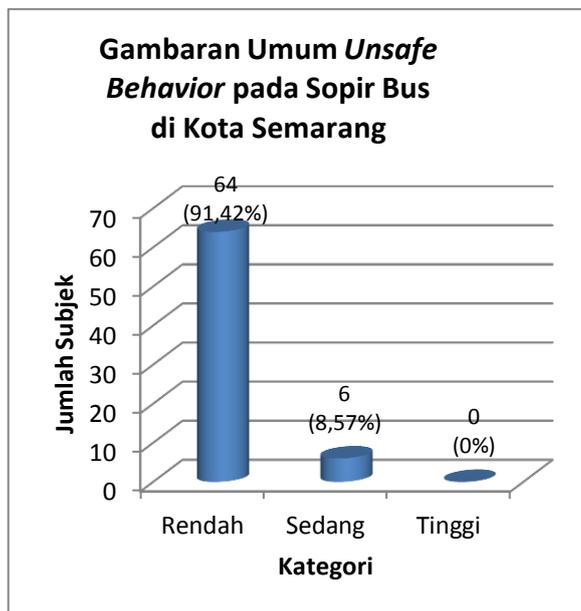
Uji konsistensi internal menggunakan teknik *Product Moment* Pearson, uji reliabilitas menggunakan teknik Alpha Cronbach, dan uji korelasi menggunakan teknik *Product Moment* Pearson. Hasil pengukuran angket *unsafe behavior* menunjukkan bahwa dari 40 aitem yang diuji terdapat 39 aitem yang memiliki koefisien korelasi aitem-total (r_{ix}), dan memiliki koefisien reliabilitas sebesar 0,892. Hasil pengukuran skala *self regulated behavior* menunjukkan bahwa dari 40 aitem yang diuji terdapat 35 aitem yang memiliki koefisien korelasi aitem-total (r_{ix}), dan memiliki koefisien reliabilitas sebesar 0,884.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hipotesis yang berbunyi “ada hubungan negatif antara *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang” diterima. Koefisien korelasi *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior* sebesar $r = -$

0,286 dengan taraf signifikansi $p = 0,017$ di mana $p < 0,05$. Nilai koefisien korelasi negatif, hal ini menunjukkan bahwa hubungan yang terjadi adalah hubungan negatif. Artinya, tingginya nilai *self regulated behavior* selalu diikuti dengan rendahnya *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang. Begitu pula sebaliknya, rendahnya nilai *self regulated behavior* selalu diikuti dengan tingginya *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum *unsafe behavior* pada subyek berada pada kriteria sedang sampai rendah, yaitu dengan persentase kriteria sedang sebesar 8,57%, dan kriteria rendah sebesar 91,42%. Artinya bahwa subyek memiliki perilaku mengemudi yang aman. Mereka mampu menghindari kesalahan-kesalahan dan pelanggaran-pelanggaran ketika mengemudikan bus. Hal ini tentunya dapat meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan. Berikut ini disajikan gambaran umum *unsafe behavior* pada subyek:



Gambar 1. Gambaran Umum *Unsafe Behavior* pada Sopir Bus di Kota Semarang

Selain ditinjau secara umum, *unsafe behavior* juga ditinjau berdasarkan aspek dan sub aspeknya. Aspek yang pertama yaitu kesalahan yang terdiri dari sub aspek *slips*, *lapses*, *knowledge based mistakes* dan *rule based mistakes*, aspek yang

kedua yaitu pelanggaran. Gambaran lebih spesifik, *unsafe behavior* ditinjau berdasarkan aspek dan sub aspeknya, diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 1. Analisis *Unsafe Behavior* Berdasarkan Aspek dan Sub Aspek

Aspek	Sub Aspek	Kriteria		
		Tinggi	Sedang	Rendah
Kesalahan	<i>Slips</i>	1,43%	2,86%	95,71%
	<i>Lapses</i>	4,29%	15,71%	80%
	<i>Knowledge Based Mistakes</i>	2,86%	4,29%	92,86%
	<i>Rule Based Mistakes</i>	0%	27,14%	72,86%
Pelanggaran	-	0%	18,57%	81,43%

Slips pada subyek berada pada kriteria rendah, yaitu sebesar 95,71%. Subyek mampu menghindari kesalahan dalam menginjak pedal dan mengambil keputusan yang tepat pada situasi darurat.

Lapses pada subyek juga berada pada kriteria rendah, yaitu sebesar 80%. Subyek mampu menghindari kelupaan dalam menggunakan *hand* rem dan lampu sinyal.

Knowledge based mistakes pada subyek berada pada kriteria rendah, yaitu sebesar 92,86%. Pengetahuan subyek dalam hal keterampilan mengemudi dan perawatan armada pun sangat memadai.

Rule based mistakes pada subyek berada pada kriteria rendah, yaitu sebesar 72,86%. Subyek mampu mengikuti prosedur kerja yang sesuai, sehingga dapat meminimalisir kesalahan terhadap aturan.

Pelanggaran yang dilakukan subyek berada pada kriteria rendah, yaitu sebesar 81,43%. Subyek mampu meminimalisir pelanggaran-pelanggaran ketika mengemudikan bus. Mematuhi peraturan yang berlaku dengan mengindahkan rambu-rambu lalu lintas dan etika berkendara.

Awalnya peneliti mengasumsikan bahwa *unsafe behavior* pada subyek tinggi. Fenomena yang dijelaskan di latar belakang berkebalikan dengan fenomena yang diperoleh dari hasil penelitian. Fenomena hasil studi pendahuluan menunjukkan bahwa *unsafe behavior* pada subyek tinggi, sedangkan pada hasil penelitian menunjukkan bahwa *unsafe behavior* pada subyek rendah.

Menurut pendapat peneliti, perbedaan ini disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 1) Peneliti

tidak membedakan sopir bus yang menggunakan sistem penggajian setoran dan premi, hal ini diduga mempengaruhi perbedaan karakteristik subyek karena perbedaan intensitas tuntutan pekerjaan. 2) Beberapa aitem pada aspek kesalahan mengukur perilaku yang sifatnya mekanistik dan otomatis ketika mengemudi dan frekuensinya pun tidak sering terjadi dalam riwayat mengemudinya. Hal ini menyebabkan jawaban subyek mayoritas "Tidak Pernah" atau "Jarang".

Pembuktian dugaan pertama dilakukan analisis terhadap sopir bus dengan sistem setoran dan sopir bus dengan sistem premi. Peneliti memilih secara acak 5 sampel sopir bus dengan sistem setoran dan 5 sampel sopir bus dengan sistem premi. Hasil analisis menunjukkan bahwa 2 dari 5 sampel sopir bus dengan sistem setoran memiliki *unsafe behavior* yang tinggi dan semua sampel sopir bus dengan sistem premi menunjukkan *unsafe behavior* yang rendah.

Pembuktian dugaan kedua bahwa aitem yang mengukur perilaku mekanistik menyumbang pengaruh cukup besar terhadap hasil penelitian pada variabel *unsafe behavior* yang rendah, peneliti menganalisis aitem menurut klasifikasi mekanistik dan non mekanistik. Analisis aitem berdasarkan persentase jumlah subyek yang menjawab pada masing-masing alternatif jawaban tiap aitem. Sampel aitem yang dianalisis diambil 3 aitem secara acak.

Hasil analisis menunjukkan bahwa sampel aitem mekanistik mayoritas dijawab "Tidak Pernah" oleh subyek. Aitem non mekanistik mayoritas dijawab "Tidak Pernah"

dan “Jarang” oleh subyek. Hal ini menyumbang pengaruh cukup besar pada hasil penelitian yang menunjukkan bahwa *unsafe behavior* pada subyek berada pada kriteria rendah.

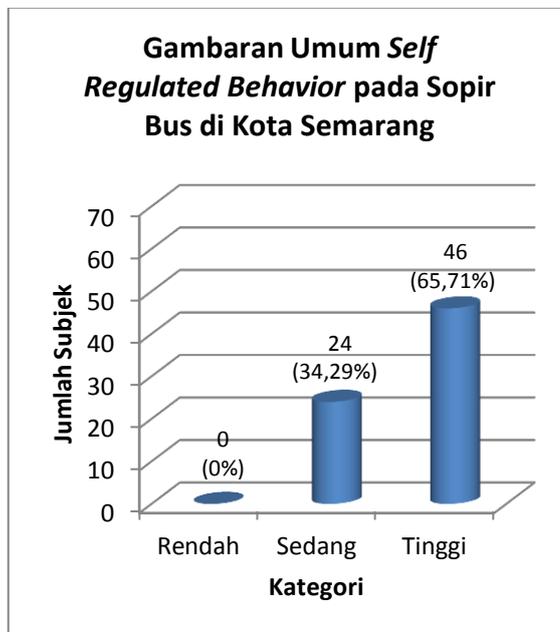
Kesimpulannya, *unsafe behavior* pada subyek tergolong rendah, yaitu sebesar 91,42%. Subyek mampu menghindari kesalahan tindakan yang tidak terencana, mampu menghindari kelupaan teknis, memiliki pengetahuan tentang keterampilan mengemudi dan perawatan armada yang sangat memadai, mengikuti prosedur kerja yang sesuai dan mampu meminimalisir pelanggaran-pelanggaran ketika mengemudikan bus.

Unsafe behavior yang dilakukan oleh seseorang dipengaruhi oleh kemampuan dalam

melakukan *self regulated behavior*. Bagaimana seseorang mengatur perilakunya mempengaruhi baik atau buruk perilaku yang dimunculkannya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum *self regulated behavior* pada subyek berada pada kriteria sedang sampai tinggi, yaitu dengan persentase kriteria sedang sebesar 34,29 %, dan kriteria tinggi sebesar 65,71%. Artinya bahwa subyek memiliki *self regulated behavior* yang bagus. Subyek mampu mengatur perilakunya agar mengemudi dengan aman dengan menghindari kesalahan dan pelanggaran peraturan, sehingga kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dihindari.

Berikut ini disajikan gambaran umum *self regulated behavior* pada subyek:



Gambar 2. Gambaran Umum *Self Regulated Behavior* pada Sopir Bus di Kota Semarang

Selain ditinjau secara umum, *self regulated behavior* juga ditinjau berdasarkan aspeknya, yaitu standar dan tujuan yang ditentukan sendiri, pengaturan emosi, instruksi diri, monitor

diri, evaluasi diri, dan kontingensi yang ditetapkan sendiri. Gambaran lebih spesifik, *self regulated behavior* ditinjau berdasarkan aspek, diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 2. Analisis *Self Regulated Behavior* Berdasarkan Aspek

Aspek	Kriteria		
	Tinggi	Sedang	Rendah
Standar dan Tujuan yang Ditentukan Sendiri	75,71%	24,29%	0%
Pengaturan Emosi	51,43%	48,57%	0%
Instruksi Diri	57,14%	41,43%	1,43%
Monitor Diri	48,57%	50%	1,43%
Evaluasi Diri	65,71%	31,43%	2,86%
Kontingensi yang Ditetapkan Sendiri	71,43%	27,14%	1,43%

Standar dan tujuan yang ditentukan sendiri pada subyek berada pada kriteria tinggi, yaitu sebesar 75,71%. Subyek memiliki tujuan ketika bekerja, mampu memilah-milah mana yang harus diprioritaskan, yaitu keselamatan. Subyek mampu memahami perannya sebagai seorang sopir yang bertanggung jawab atas keselamatan para pemumpangannya, sehingga keselamatan penumpang dan keamanan armada tidak luput dari perhatiannya.

Pengaturan emosi pada subyek berada pada kriteria tinggi yaitu sebesar 51,43%. Subyek mampu mengatur emosi dan pengungkapannya ketika bekerja. Mereka mampu mengatasi berbagai tekanan baik sosial maupun ekonomi. Mereka juga mampu beradaptasi dengan lingkungan fisik tempat kerja, sehingga ketidaknyamanan atas lingkungan kerja tidak mudah menyulutkan emosi mereka. Anggapan bahwa sesama sopir bukan sebagai saingannya juga mempengaruhi bagaimana sopir mengatur emosinya, sesama sopir adalah teman senasib seperjuangan. Pengaturan emosi yang baik membuat mereka dapat berpikir lebih positif, sehingga mampu mengambil nilai positif dari kejadian yang dialaminya.

Instruksi diri pada subyek berada pada kriteria tinggi, yaitu sebesar 57,14%. Keteraturan aktivitas dalam bekerja membuat mereka dapat mengatur perilakunya dengan baik. Mereka juga menggunakan media sebagai pengingat atas kegiatan-kegiatannya, seperti catatan ataupun alarm.

Monitor diri pada subyek berada pada kriteria sedang, yaitu sebesar 50%. Pekerjaan yang relatif monoton dan berulang setiap hari membuat pekerjaan menjadi suatu pola

kebiasaan, sehingga pengamatan diri yang dilakukan subyek dalam bekerja lebih longgar. Mereka cukup mampu mengamati perilaku mengemudinya demi keamanan dan kenyamanan penumpang. Kaitannya dengan pergaulan di tempat kerja, subyek dapat beradaptasi dengan lingkungan, namun mereka tetap mampu menjaga dirinya untuk tidak terhanyut dalam pergaulan yang kurang baik.

Evaluasi diri pada subyek berada pada kriteria tinggi, yaitu sebesar 65,71%. Subyek mengoreksi dirinya, menyadari bahwa kesalahan pengemudi ikut andil sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Mereka merasa bertanggung jawab atas keselamatan penumpang.

Kontingensi yang ditetapkan sendiri pada subyek berada pada kriteria tinggi, yaitu sebesar 71,43%. Subyek memiliki tanggung jawab moral atas keselamatan penumpang. Mereka mampu memberikan *reinforcement* atas perilakunya, baik *reinforcement* dalam bentuk materi berupa barang kebutuhan pribadi maupun sosial yang berupa perasaan bersalah ataupun bangga atas perilaku mengemudinya.

Kesimpulannya, *self regulated behavior* pada subyek tergolong tinggi, yaitu sebesar 91,42%. Subyek mampu mengatur perilakunya dengan baik, memiliki standar dan tujuan atas perilakunya, mampu mengatur emosinya, mampu memberikan instruksi atas tindakannya, memonitor perilakunya, mengevaluasi berdasarkan tujuan yang telah ditetapkannya dan memberikan *reinforcement* atas perilakunya. Sesuai dengan pendapat Ormrod (2009) bahwa berperilaku dengan cara tertentu dan mengamati bagaimana lingkungan bereaksi, memberi penguatan pada beberapa perilaku dan

menghukum atau mencegah perilaku yang lain, membedakan antara respon yang diinginkan dan respon yang tidak diinginkan merupakan wujud bahwa seseorang mengatur perilakunya.

Tingginya *self regulated behavior* mempengaruhi rendahnya *unsafe behavior* pada subyek, sehingga resiko kecelakaan dapat diminimalisir. Kemampuan dalam melakukan *self regulated behavior* membuat subyek mampu mengelola perilaku, keinginan, pikiran, dan emosinya dalam upaya pencapaian tujuan. Tuntutan kerja dan kondisi lingkungan pekerjaan membuat subyek harus mengatur perilakunya dengan baik untuk menghindari kesalahan dan pelanggaran dalam menjalankan pekerjaan.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat diambil kesimpulan adahubungan negatif yang signifikan antara *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang. Hal ini berarti, semakin tinggi *self regulated behavior* maka semakin rendah *unsafe behavior*.

Unsafe behavior pada sopir bus di kota Semarang berada pada kriteria rendah, yaitu sebesar 91,42%. Hal ini menunjukkan bahwa subyek mampu menghindari kesalahan tindakan yang tidak terencana, mampu menghindari kelupaan teknis, memiliki pengetahuan tentang keterampilan mengemudi dan perawatan armada yang sangat memadai, mengikuti prosedur kerja yang sesuai dan mampu meminimalisir pelanggaran-pelanggaran ketika mengemudikan bus.

Self regulated behavior pada sopir bus di kota Semarang berada pada kriteria tinggi, yaitu sebesar 65,71%. Hal ini menunjukkan bahwa subyek mampu mengatur perilakunya dengan baik, memiliki standar dan tujuan atas perilakunya, mampu mengatu remosinya, mampu memberikan instruksi atas tindakannya, memonitor perilakunya, mengevaluasi

berdasarkan tujuan yang telah ditetapkan dan memberikan *reinforcement* atas perilakunya.

Saran

Merujuk pada simpulan penelitian di atas, peneliti mengajukan saran-saran sebagai berikut:

1. Bagi Sopir Bus:

Sopir bus diharapkan untuk mempertahankan *self regulated behavior* yang dimilikinya, sehingga dapat menghindari *unsafe behavior* dalam mengemudikan bus. Diharapkan sopir bus lebih menyadari peran dan tanggung jawabnya sebagai seorang sopir bus yang bertanggung jawab atas keselamatan penumpang.

2. Bagi Pengusaha Otobus:

Pengusaha otobus dapat mengadakan:

a) Pemilihan "Sopir Teladan" dengan kriteria penilaian keamanan dan keselamatan mengemudi.

b) Pelatihan bagi para sopir agar tetap menjaga dan lebih termotivasi untuk *safety driving*.

c) Pengusaha otobus selalu mengecek dan memastikan kondisi armada layak jalan.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya:

a) Apabila meneliti sopir bus, sebaiknya membedakan sistem penggajian yang diikuti oleh sopir bus.

b) Hindari aitem-aitem yang mengungkap perilaku mekanistik dan otomatis, dikarenakan perilaku tersebut sudah terinternalisasi pada diri subjek penelitian, sehingga mempengaruhi keberhasilan pengungkapan aspek yang diukur.

c) Melakukan *try out* instrumen agar dapat meminimalisir kelemahan alat ukur.

DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. 2010. *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- _____. 2010. *Validitas dan Reliabilitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.

- Bandura, A. 1986. *Social Foundations of Thought and Action*. Englewood Cliffs, USA: Prentice Hall.
- Iraj, M. F., A. Kianfar dan S. Mahmoudi. 2010. Evaluation of Relationship between Job Stress and Unsafe Acts with Occupational Accident Rates in A Vehicle Manufacturing in Iran. *International Journal of Occupational Hygiene*. 2: 85-90.
- Nugroho, L. A., H. Sulistio, dan A. Kusuma. 2012. Karakteristik Pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Propinsi. *Jurnal Rekayasa Sipil*. 6: 42-54
- Ormord, J. E. 2009. *Psikologi Pendidikan Jilid 2* (6th Ed). Translated by Kumara, A. 2009. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif-Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Winarsunu, T. 2008. *Psikologi Keselamatan Kerja*. Malang: UMM Press.