7.callpaper_angkot.pdf

by Dewi Kurniasih

Submission date: 08-Apr-2019 09:19PM (UTC+0300)
Submission ID: 1108337736
File name: 7.callpaper_angkot.pdf (436.28K)
Word count: 2752
Character count: 17440

Efek Karakteristik Individu dan Pengaruh Lingkungan Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada Pengemudi Angkutan Umum di Kota Surabaya

Binti Mualifatul Rosydah, Dewi Kurniasih, Rina Sandora
Jurusan Teknik Permesinan Kapal
Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya
Surabaya, Indonesia
email : binti.mualifatul@gmail.com

***Abstract*— Sejarah suksesnya suatu negara menjadi kekuatan ekonomi dunia, berawal dari perubahan paradigma pembangunan yang menempatkan investasi modal manusia *(investment of human capital)* menjadi prioritas dalam pembangunan. Salah satu menginvestasikannya adalah dengan cara mengalokasikan perhatian melalui pendidikan dan kesehatan pada pengemudi kendaraan bermotor, khususnya pada sopir angkutan umum agar angka kecelakaan dijalan raya menurun. Indonesia dalam hal membantu penginvestasian ini diwujudkan dalam Pasal 203 Undang-Undang No 22 tahun tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang berbunyi "Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan" (UU LLAJ RI, 2009).**

Penyebab kecelakaan salah satunya adalah adanya *agressive driving* yang timbul dalam diri pengemudi.Tujuan penelitian ini adalah mengetahui karakteristik individu yang mempengaruhi seorang pengendara sehingga berkendara secara *aggressive* driving dan factor lingkungan yang berpengaruh terhadap perilaku *aggressive driving*. Metode penelitian yang digunakan adalah observasional analitik dengan pendekatan *multikorelasi* bertingkat. Penelitian ini dilaksanakan di terminal Joyoboyo dan terminal Bratang yang ada di Kota Surabaya. Populasi adalah seluruh sopir angkutan umum yang telah bekerja minimal 6 bulan sebagai sopir angkutan (lyn) di Surabaya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan umur yang produktif (23-35 tahun) dan status pernikahan yang didukung kondisi panas, berdebu dan waktu tunggu yang lama ketika di terminal yang memacu seorang pengemudi bertindak menjadi agresive ketika berkendara. Oleh karena itu, perlu diambil sejumlah tindakan pengendalian agar lingkungan dapat menjadi lebih nyaman dan mendapatkan perhatian oleh pemerintah.

Keywords*— *karakteristik; lingkungan; aggressive driving; sopir angkutan; SEM

I. PENDAHULUAN

Sejarah suksesnya suatu negara menjadi kekuatan ekonomi dunia, berawal dari perubahan paradigma pembangunan yang menempatkan investasi modal manusia *(investment of human capital)* menjadi prioritas dalam pembangunan. *Investment of human capital* menyangkut bagaimana mengalokasikan modal dalam menciptakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang baik melalui pendidikan, kesehatan, ketenagakerjaan, dan teknologi.Becker dalam (Cavanagh, 2011) menyebutkan bahwa pengembalian investasi modal manusia dalam jangka menengah dan panjang jauh melebihi pengembalian investasi pada bidang fisik.Salah satu pengembalian investasi SDM ini dapat dilakukan dengan mengalokasikan perhatian melalui pendidikan dan kesehatan pada pengemudi kendaraan bermotor, khususnya pada sopir angkutan umum agar angka kecelakaan dijalan raya menurun.

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia saat ini merupakan salah satu dari sepuluh negara yang memiliki angka terbesar di dunia yaitu sebesar 62% dari total kecelakaan didunia (WHO, 2013). Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor selalu meningkat setiap tahunnya, dan kelalaian manusia menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada tahun 2013 angka kecelakaan lalu lintas menunjukkan angka 20,66 % meskipun terlihat menurun daripada angka kecelakaan di tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun - Rp 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1 % dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia). (BIN, 2013).Pada 2014, jumlah kecelakaan lalu-lintas mencapai 95.906, dengan jumlah korban meninggal dunia 28.897 jiwa dan luka-luka 136.581 orang (Gakindo,2015)

Korban jiwa dan materi yang sangat besar akibat kecelakaan lalu lintas, menjadi salah satu pemicu Kepolisian Republik Indonesia menargetkan penurunan angka kecelakaan lalu lintas sebesar 50 persen dalam waktu 10 tahun. Target itu juga sesuai dengan program *Decade of Action for Road Safety* yang dicanangkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa mulai bulan Maret 2010 (WHO, 2013). Program PBB ini sejalan dengan Pasal 203 Undang-Undang No 22 tahun tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang berbunyi "Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan".(UU LLAJ RI, 2009). Salah satu penyebab kecelakaan di jalan araya adalah adanya sikap

agresif pada pengemudi yang dikenal dengan *aggressive driving*.

Aggressive driving menurut (James&Nahl,2000) adalah perilaku mengendarai dibawah gangguan emosi sehingga memaksakan suatu tingkat resiko pada pengguna jalan. (James&McNahl,2000) menyatakan *aggressive driving* dengan kategori tinggi adalah menilai suatu resiko dari sebuah insiden berkendara apakah akan menyebabkan kematian. Sejalan dengan itu Dula,et all (2010) menyatakan *aggressive driving* yang tinggi akan menimbulkan kematian lewat insiden dijalan. Perilaku *aggressive driving* dengan kategori tinggi seperti berkendara diatas kecepatan yang wajar, melawan arah atau memotong lajur berkendara (FARS,2008). Sedangkan untuk kategori rendah para siswi yang mengikuti peraturan lalu lintas (James&Nahl,2000).Mereka yang berperilaku *aggressive driving* sedang adalah perilaku pengendara yang beresiko tetapi tidak menyebabkan kematian dalam sebuah insiden.

Perilaku *aggressive driving* banyak terjadi pada pengendara yang cuek terhadap keselamatan tetapi berkendara dalam keadaan yang wajar (Tasca (2000). Beberapa perilaku *aggressive driving* kategori sedang seperti lupa menyalakan lampu sein, berkendara di lajur yang salah atau tidak memasangkan kaca spion di motor banyak dilakukan oleh para siswi. Penyebab timbulnya *aggressive driving* bisa timbul karena faktor internal dan external (Sucha, 2016).Secara internal, setiap individu memiliki sifat atau karakter yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan konsumenerus dalam setiap situasi. Faktor internal yang dimaksudkan menjadi penyebab *aggressive driving* ini seperti permusuhan, rasa ingin bersaing, kurangnya kepedulian terhadap individu lain, mengemudi untuk pelepasan emosi, impulsif, dan keputusan untuk mengambil resiko. Sifat-sifat ini akan berperan dalam pembentukan kepribadian mereka pada saat menghadapi masalah di jalan raya. Perasaan marah akan membuat pengemudi melakukan *aggressive driving* sehingga membahayakan para pengguna jalan yang lain (James & McNahl,2000). Selain itu penyebab lain *aggressive driving* diungkapkan oleh (Philippe, Vallerand, Catherine&Celine,2009) yang menyatakan dorongan dari dalam diri saat berkendara juga mempengaruhi perilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan latar belakang diatas, penelitian ini akan mengangkat masalah efek karakteristik individu dan pengaruh lingkungan yang dihubungkan dengan kemampuan *safety driving* khususnya *aggressive driving* dari pengemudi angkutan umum, khususnya pengendara sopir angkutan umum di kota Surabaya.

II. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif dilakukan untuk mengukur tingkat masalah efek karakteristik individu dan pengaruh lingkungan terhadap perilaku *aggressive driving* di jalan raya. Data ini akan diolah menggunakan metoda SEM (*Structural Equation Modeling)*. SEM memungkinkan dilakukannya analisis di antara beberapa variabel dependen dan independen secara langsung.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Jawa Timur beribukotakan kota Surabaya, dimana Kota Surabaya memiliki luas wilayah administratif yang cukup besar, lebih kurang 32,6 hektar. Sebagai kota dagang dan jasa menjadikan aktifitas warganya sangat membutuhkan akses yang cepat, terutama transportasi. Kota Surabaya sendiri memiliki infrastruktur transportasi darat, laut, dan udara yang mampu melayani perjalanan lokal, regional, maupun internasional.Salah satu infrastruktur transportasi darat yang ada sebagai persinggahan angkutan umum (lyn) di Kota Surabaya adalah terminal Joyoboyo dan terminal bratang.

Lokasi terminal Joyoboyo terletak di sebelah selatan dengan luas lahan 11.134 m2. Jaringan trayek angkutan kota yang dilayani Terminal Joyoboyo ini yakni bus kota, dan angkutan kota (lyn). Terminal Bratang adalah Terminal tipe B milik Pemerintah Kota Surabaya yang berada di bawah kendali dan pengawasan Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Responden yang diambil adalah supir Lyn yang tempat pemberentiannya di terminal joyoboyo maupun di terminal bratang.Cara pengambilan sampel nya adalah memilih supir yang sedang mengetem (menunggu penumpang) di terminal dengan waktu menarik kendaraannya masih lama.Sampel diambil berdasarkan urutan parker dengan interval 5 untuk setiap rute baik diterminal joyoboyo maupun diterminal bratang. Jika keesokan harinya terpilih kembali maka akan di drop dan diganti dengan supir setelahnya, hal ini dilakukan karena waktu tunggu ketika masuk terminal untuk tiap kendaraan yang sama tidaklah sama, tergantung siapa yang lebih dahulu masuk ke terminal.

Tabel 1.Tabulasi Silang Karakteristik Responden Berdasarkan Umur, Lama Kerja dan Status Pernikahan

No	Karakteristik Responden	Agresive dalam Mengemudi						Total
		Rendah		Sedang		Tinggi		
		n	%	N	%	n	%	
1.	UMUR							
	26-35 tahun	43	58.90	18	24.65	12	16.44	73
	36-45 tahun	19	45.24	20	47.62	3	7.14	42
	46-55 tahun	5	26.31	11	57.89	3	15.79	19
	56-65 tahun	0	0	0	0	1	100	1
Total		67	130.45	49	130.16	19	139.37	135
2.	Lama kerja sebagai supir							
	3-8 tahun	14	33.33	18	42.86	10	23.81	42
	9-12 tahun	10	26.32	32	84.21	6	15.79	38
	> 12 tahun	22	40	27	49.09	6	10.91	55
Total		46	99.65	77	176.16	22	50.51	135
3.	Pendidikan							
	SD	20	30.77	34	52.30	11	16.92	65
	SMP	18	29.03	33	53.26	11	17.74	62
	SMA	5	62.5	2	25	1	12.5	8
Total		43	122.3	69	130.56	23	47.16	135
4.	Status pernikahan							
	Menikah	67	59.82	46	41.07	22	19.64	112
	Duda	0	0	3	100	0	0	3
	Tidak menikah	11	55	6	30	3	15	20
Total		11	55	6	30	3	15	20

Tabel 1 menunjukkan bahwa agresif dalam mengemudi paling banyak dilakukan responden pada kategori umur 26-35 tahun (58.90%). Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan umur maka akan ada peningkatan agresif dan akan menurun kembali pada usia yang relative makin mendekati umur dewasa akhir.

Umur 26 – 35 tahun agresive dalam mengemudi mengalami kecenderungan rendah sekaligus tinggi. Menurut Hobss (2005) usia muda mempunyai risiko lebih kecil mengalami kecelakaan dibanding usia tua. Pengendara usia mudamasih memiliki fisik yang masih bugar yang akan membantu meningkatkan produktivitas kerja.Sari (2015) dalam penelitiannya juga mengatakan bahwa konsentrasi dalam mengemudi pengemudi usia mudasangat baik sehingga memperkecil potensi kecelakaan. Hal yang berbeda dikatakan oleh Wisnu dan Dyah (2011) menurut hasil penelitiannya yang berjudul Studi Deskriptif tentang Aggressive Driving Sepeda Motor di Jalan Raya pada Peserta Didik SMK Muhammadiah 2 Ajibarang bahwa terdapat agresivitas dalam berkendara di jalan raya pada semua peserta didik berusia sekitar 16 – 18 tahun yang merupakan pengendara berusia muda. Agresive driving pengendara berusia muda lebih mengarah ke bentuk – bentuk pelanggaran lalu lintas yang berdampak pada kecelakaan yang dapat mengakibatkan luka berat maupun meninggal dunia.Ambarwati, dkk (2012) juga mengatakan bahwa pengendara pada rentang usia 17 – 24 tahun menunjukkan agresive dalam mengemudi yang tinggi sehingga sering menyebabkan timbulnya ketidakdisiplinan yang dapat berakibat terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Tabulasi silang agresif dalam mengemudi dengan lama kerja sebagai supir, menunjukkan pada kategori rendah terjadi pada masa kerja lebih dari 12 tahun, artinya mereka yang sudah menjadi sopir angkutan lebih dari 12 tahun maka sikap dalam mengemudi akan jauh lebih berhati-hati dibandingkan dengan mereka yang masih baru menjadi pengemudi. Pada masa kerja 9-12 tahun terjadi kecenderungan meningkat.Lama kerja sebagai sopir pada masa kerja 9-12 tahun agresive dalam mengemudi tingkatannya tergolong sedang dengan prosentase 84.21%.Pengalaman masa kerja menjadi salah satu hal yang penting dalam tingkat agresive mengemudi para sopir lyn. Hal ini juga sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan Viktarina (2012), ia menjelaskan bahwa faktor masa kerja berhubungan dengan safety driving pada pengemudi mobil tangki terminal BBM Medan Group dalam penelitiannya dijelaskan bahwa banyaknya responden bekerja sebagai sopir bus lebih dari 7 tahun disebabkan dalam penilaian lama kerja dihitung bekerja sebagai sopir dalam satu perusahaan, artinya meskipun responden mempunyai riwayat sebagai sopir, namun jika bekerja di luar perusahaan otobus yang berbeda maka dihitung berdasarkan waktu masuk bekerja di perusahaan yang sama sampai dilakukannya penelitian ini.

Tabulasi silang untuk sikap agresif dalam mengemudi dengan tingkat pendidikan, mendapatkan hasil responden yang memiliki jenjang pendidikan SD(16.92%) dan SMP (17.74%) memiliki kecenderungan melakukan tindakan aggresif di jalan raya.Secara keseluruhan tindakan agresive dalam mengemudi menurun sejalan dengan peningkatan pendidikan responden.Tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat agresive dalam mengemudi termasuk dalam menghindari risiko kecelakaan. Hal yang serupa disampaikan oleh Prasetya (2016), ia mengatakan bahwa tingkat pendidikan tinggi tidak menjamin pengemudi melakukan tindakan aman dalam mengemudi karena pengalaman dan masa kerja yang lama yang lebih berpengaruh terhadap pembelajaran safety driving.

Ditinjau dari status pernikahan, responden yang sudah menikah (19.64%) memiliki kecendrungan untuk melakukan tindakan agresive dalam mengemudi.Hal ini disebabkan oleh motif ekonomi.Mereka harus memenuhi kebutuhan keluarga dengan kerja keras mengejar setoran sehingga memiliki kecenderungan berperilaku agresive dalam mengemudi.

Tabel 2 Deskripsi Kondisi Lingkungan Jalan dan Jarak Tempuh

No	Kondisi lokasi tempuh	Tinggi		Sedang		Rendah	
		n	%	n	%	n	%
1	Macet	37	27.40	68	50.37	30	22.22
2	Panas dan berdebu	119	88.15	15	11.11	1	0.74
3	Jarak yang jauh	98	72.59	33	24.44	4	2.97
4	Jalanan berlubang	83	61.48	40	29.63	12	8.89
5	Waktu tunggu di terminal yang lama	116	85.93	18	13.33	1	0.74

Kondisi lingkungan jalan yang dilewati dan menjadi indikator sebagai tekanan dalam mengemudi adalah kondisi panas dan berdebu sekitar 88.15% dan waktu tunggu yang lama ketika di terminal 85.93% yang menyebabkan perilaku agresif para pengemudi menjadi meningkat.

Faktor lingkungan yang mempengaruhi munculnya aggressive driving adalah kepadatan atau kemacetan.Sarwono (2002) mengemukakan bahwa kepadatan ini akan memberikan dampak pada manusia, salah satunya adalah munculnya perilaku agresif. Konecni (dalam American Auto Asosiation, 2009)mendukung pendapat tersebut dengan menjelaskan bahwa tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat/macet adalah perilaku agresif.Baron (2012) mengatakan bahwa, kepadatan tinggi merupakan salah satu syarat terjadinya kesesakan (crowding), selanjutnya kondisi ini akan menimbulkan stres pada individu dan memunculkan perilaku agresif terutama pada saat mengendarai kendaraan bermotor. Faktor lingkungan lain yang juga merupakan salah satu faktor pemicu aggressive driving, yaitu perilaku meniru dari lingkungan sosial atau konformitas kelompok.

Keramaian di jalan raya juga memicu adanya perilaku aggressive driving Hal ini terjadi karena semakin padat kondisi jalan raya akan semakin mengingkatkan stres pengguna jalan dan dapat menimbulkan perilaku aggressive driving di jalan raya (McGrava dalam Vanlaar Ward, 2008).

IV. KESIMPULAN

1. Karakteristik yang mempengaruhi seorang pengendara sehingga berkendara secara *aggressive* **driving** adalah semua karakteristik individu yang melekat seperti umur, lama bekerja sebagai sopir, pendidikan, status pernikahan, kepribadian, pengetahuan, serta sikap mengemudi
2. Faktor lingkungan yang berpengaruh terhadap perilaku *aggressivedriving* yang paling tinggi bagi pengemudi lyn di Kota Surabaya adalah kondisi lingkungan jalan panas dan berdebu, dan waktu tunggu yang lama di terminal.

DAFTAR PUSTAKA

[1] American Auto Association.(2009). *Aggressive Driving Research Update*. Washington, DC: American Auto Association Foundation for Traffic Safety.

[2] Ambarwati,Lasmini. Hamen Sulistio, Gama Hendika Negara, Zanuar Hariadi (2012) Karakteristik Dan Peluang Kecelakaan Padamobil Pribadi Di Wilayah Perkotaan ; Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya Malang

[3] Baron, R. A., & Branscombe, N. R. (2012).*Social psychology*. United States: Pearson

[4] BIN. (2013). Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga. Retrieved March 29, 2016, from http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga

[5]Cavanagh, P. (2011). Visual Cognition.*Vision Research*,. Vol.51,. No.13, pp.1538–1551.

[6] Dula, C. S., Adams, C. L., Miesner, M. T., & Leonard, R. L. (2010).Examining relationships between anxiety and dangerous driving.*Accident Analysis and Prevention, 42*, 2050–2056

[7] FARS (2008); Transportation Data Center Data Set CodebookThe University of Michigan Transportation Research Institute

[8]James, L. & Nahl, D.(2000). Aggressive diving is Emotionally Impaired Driving: Journal of aggressive driving

[9] Gakindo. (2015). Angka Kecelakaan di Jatim Turun 11 Persen - Surya. *Tribunnews.com*. Surabaya. http://surabaya.tribunnews.com/2015/11/05/angka-kecelakaan-di-jatim-turun-11-persen, sitasi 24 Maret 2016

[10] Oktarina, Sheila. (2012) Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal Bbm Medan Group Pt Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara ; diakses pada 12 Agustus 2011

[11] Philippe, F. L., Vallerand, R, J., Catherine, E. A., & Celine, M. B. (2009). Passion for driving and aggressive driving behavior: a look at their relationship. Journal of applied Social Psychology. 39,

[12] Saputra, E. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Pengemudi Dump Truck PT. X Districk MTBU Tanjung Enim Sumatera Selatan Tahun 2008. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Depok.2008 diaksesmelaluihttp//www.digilib.ui.ac.id.pada tanggal 26 Februari 2016

[13] Sarwono, wirawan, sarlito.(2002). Psikologi Sosial : Individu dan teori-teori psikologi social.Jakarta : Balai Pustaka

[14] Sucha, M., Cernochova, D. (2016). Driver Personality as a Valid Predictor of Risky Driving.*Transportation Research Procedia*, Vol. 14., pp.4286–4295.

[15] Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Canada: Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat.

[16] UU LLAJ RI. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2009).

[17] Vanlaar, W., Patricia, E., & Robyn, R. (2008).*The road safety monitor 2007: Elderly Drivers*. Canada: Traffic Injury Research Foundation

[18] WHO. (2013). *Global Status Report OnRoad Safety 2013 (supporting a decade of action)* (Vol. 1).

[19] Wisnu Eko Prasetyo, Dyah Siti Septiningsih (2011).Studi Deskriptif Tentang Aggressive Driving Sepeda Motor Di Jalan Raya Pada Peserta Didik Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Muhammadiyah 2 Ajibarang ; Jurnal Ilmiah Fakultas Psikologi. Universitas Muhammadiyah Purwokerto, diakses tanggal 18 September 2017

7.callpaper_angkot.pdf

ORIGINALITY REPORT

32%	31%	9%	13%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	media.neliti.com Internet Source	4%
2	digilib.uinsby.ac.id Internet Source	3%
3	dspace.uphsurabaya.ac.id:8080 Internet Source	3%
4	rajatrepik.com Internet Source	3%
5	www.scribd.com Internet Source	3%
6	www.jurnalpendidikanprofesional.com Internet Source	3%
7	bu-rooby.blogspot.com Internet Source	2%
8	Meria Octavianti, Slamet Mulyana, Dadang Sugiana. "The Optimization of Telegram Bot in Improving the Cohesiveness of Bandung Raya Confero Community", Journal of Physics:	2%

Conference Series, 2018
Publication

9	www.scientiaresearchlibrary.com Internet Source	1 %
10	journal.ppns.ac.id Internet Source	1 %
11	eprints.umm.ac.id Internet Source	1 %
12	www.ejournal-s1.undip.ac.id Internet Source	1 %
13	repository.upi.edu Internet Source	1 %
14	dwihardjoapriyanto.blogspot.com Internet Source	1 %
15	nugrohokriminolog.blogspot.com Internet Source	1 %
16	es.scribd.com Internet Source	1 %
17	www.mappijatim.or.id Internet Source	1 %
18	scholarcommons.usf.edu Internet Source	1 %
19	stars.library.ucf.edu Internet Source	1 %

20	etheses.uin-malang.ac.id Internet Source	1%

Exclude quotes	On	Exclude matches	< 1%
Exclude bibliography	On		