

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN SAFETY DRIVING PT. BUS TELAGA INDAH JURUSAN ALAHAN PANJANG – PADANG

DINA WALDANI

Program Studi DIII Hiperkes dan Keselamatan Kerja, STIKes Indonesia,
dinawaldani27@gmail.com

Abstract: *The causes of traffic accidents generally consist of three factors, namely humans, vehicles and the environment. The accident factor is due to the influence of the driver's perception of the low risk of accidents while driving. The research objective is to determine the factors associated with the safety driving of the Telaga Indah Bus majoring in Alahan Panjang-Padang. This type of research is descriptive analytic, research has been conducted in Alahan Panjang on Telaga Indah bus drivers. The population obtained from PT. Telaga Indah is as many as 23 people. The research results obtained by more than half, namely 13 people (56.5%) respondents at a young age (<45 years), more than half, namely 15 people (65.2%) respondents with low education (SD and SMP), more than half, namely 17 people (73.9%) of respondents have productive working hours, there is a relationship between age and safety driving for bus drivers $p = 0.022$, there is a relationship between education and safety driving for bus drivers $P = 0.004$ and there is no relationship between work length and work fatigue of truck drivers $p = 0.640$. It is recommended for the Telagan Indah Bus owner to evaluate the driver while doing work and adjust the driving time so that he can avoid accidents on the highway.*

Keywords: *Safety Driving, Age, Education, Working Hours.*

Abstrak: Penyebab kecelakaan lalu lintas pada umumnya terdiri atas tiga faktor yaitu manusia, kendaraan, dan lingkungan. Faktor kecelakaan tersebut karena adanya pengaruh persepsi pengemudi terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat mengemudi. Tujuan penelitian mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving Bus Telaga Indah jurusan Alahan Panjang-Padang. Jenis penelitian ini adalah deskriptif analitik, penelitian telah dilakukan di Alahan Panjang terhadap sopir bus Telaga Indah, Populasi yang di peroleh dari dari PT. Telaga Indah adalah sebanyak 23 orang. Hasil penelitian diperoleh Lebih dari separuh yaitu 13 orang (56,5%) responden pada umur muda (<45 tahun), lebih dari separuh yaitu 15 orang (65,2%) responden dengan pendidikan rendah (SD dan SMP), lebih dari separuh yaitu 17 orang (73,9%) responden memiliki jam kerja produktif, terdapat hubungan antara umur dengan safety driving pada sopir bus $p=0,022$, terdapat hubungan antara pendidikan dengan safety driving pada sopir bus $P=0,004$ dan tidak terdapat hubungan lama kerja dengan kelelahan kerja sopir truk $p=0,640$. Disarankan bagi pemilik Bus Telagan Indah agar melakukan evaluasi kepada pada sopir pada saat melakukan pekerjaan dan mengatur waktu mengemudi sehingga bisa menghindari kecelakaan di jalan raya.

Kata Kunci : *Safety Driving, Umur, Pendidikan, Jam kerja.*

A. Pendahuluan

Penyediaan jasa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Pilihan utama dalam transportasi antar kota yang dianggap mampu menjawab kebutuhan masyarakat. (Adin,2008). Tingkat kecelakaan transportasi jalan dikawasan pasifik memberikan

kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia dan Indonesia termasuk didalamnya.

Dari data kepolisian RI didapatkan angka rata-rata yang sangat mencengangkan ini bahwa tiap 1 jam rata-rata telah terjadi 10 kecelakaan lalu lintas. Tiap 10 menit 1 orang menderita luka ringan akibat kecelakaan tiap 15 menit 1 orang yang menderita luka berat akibat kecelakaan bersifat benturan dari depan atau berhadapan-hadapan.

Hasil yang dihimpun Dinas Perhubungan dan Komunikasi informasi Sumatera barat selama periode Januari-Juni 2019, Polresta Padang telah mencatat 306 korban jiwa dari kecelakaan lalu lintas, (Iptu Efriadi Kanit Laka Lantas Polresta Padang kepada covesia.com, Selasa (25/06/2019).

Penyebab kecelakaan lalu lintas pada umumnya terdiri atas tiga faktor yaitu manusia, kendaraan, dan lingkungan. Faktor manusia (*human error*) memiliki kontribusi yang paling tinggi mencapai 80-90%. Sedangkan untuk faktor kendaraan dan faktor lingkungan memiliki kontribusi secara berurutan sebesar 5-10% dan 10-20% (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2010).

Umur juga menjadi salah satu faktornya, karena seseorang bisa dikatakan produktif dimulai dari usia 25 – 55 tahun. Selebihnya sudah masa pensiun, sebab diangka 25 – 55 tahun manusia akan menjalankan tugasnya sesuai dengan SOP (standar operasional) untuk mengurangi angka kecelakaan, selain itu daya ingat atau fokus manusia semakin menua semakin mengurang. Tingkat pendidikan menjadikan praktik bekerja para pengemudi lebih berorientasi pada tenaga tubuh mereka dan hal ini menjadikan persepsi pengemudi tentang keselamatan berkendara kurang, dikarenakan kurangnya kemampuan pengemudi untuk mengidentifikasi resiko yang akan terjadi dan kemampuan untuk mengatasi resiko kecelakaan tersebut.

Safety driving merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi ataupun pengemudi yang kurang berpengalaman. Pada tahun 2017 terjadi kecelakaan antara bus Telaga Indah BA 7161 BU dengan motor di jalan lintas Alahan Panjang – Lubuk Selasih. Kejadian ini dibenarkan oleh Pemilik PT. Telaga Indah, ia membenarkan jumlah penumpang yang berjumlah 20 orang tersebut selamat dan tidak ada korban jiwa hanya kerusakan ringan yang terjadi pada mobil tersebut.

Pada tahun 2018 kecelakaan antara bus Telaga Indah BA 7162 BU dengan Truck HINO pengangkut batu bara tepatnya di jalan lintas Lubuk Selasih – Padang. Kejadian ini dibenarkan oleh seorang petugas Loker. Penumpang yang berjumlah 23 orang dan 2 diantaranya masih anak-anak, dalam kecelakaan tersebut 1 orang penumpang meninggal dan 20 penumpang lainnya mengalami luka-luka ringan.

Tidak hanya itu, pada tahun 2019 terjadi kecelakaan antara bus PT. Telaga Indah dengan motor, tepatnya di jalan lalu lintas Alahan Panjang – Lubuk Selasih, dalam kecelakaan tersebut pengendara motor diketahui meninggal dunia dan kerusakan pada mobil bagian depan. Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan Panjang – Padang.

A. Metodologi Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif analitik yang menggunakan desain Cross Sectional, dilaksanakan di CV Bus Telaga Indah jurusan Alahan Panjang-Padang. Tehnik Pengumpulan Data secara primer dan sekunder, Penelitian ini menggunakan instrumen kuesioner. Defenisi operasional dalam penelitian ini, dijelaskan pada tabel dibawah ini :

No	Variabel	Defenisi Operasional	Alat Ukur	Cara Ukur	Hasil Ukur
1	Umur	Lama waktu hidup sopir dari sejak lahir sampai penelitian ini dilakukan.	Kuesioner	Angket	1.Muda < 35tahun 2.Tua ≥ 35 tahun (Sumber : Tarwaka,2004)
2	Pendidikan	Pendidikan terakhir sopir disaat penelitian dilakukan.	Kuesioner	Angket	1.Rendah apabila SD dan SMP 2.Tinggi apabila sampai SMA dan SARJANA (Notoatmodjo, 2010).
3	Jam Kerja	Lamanya sopir mengemudi dalam 1 hari.	Kuesioner	Angket	1.Tidak Produktif > 8 jam perhari. 2.Produktif ≤ 8 jam perhari.
4	Safety Driving	Perilaku sopir yang baik bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas.	Kuesioner	Angket	1.Baik jika ≥ 60% 2.Buruk jika < 60%

Tabel 1. Defenisi Operasional

C. Hasil dan Pembahasan

1. Analisa Univariat

Gambaran dari faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan Panjang-Padang ,diperoleh hasil sebagai berikut :

Umur

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Umur Pada Sopir Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang-Padang

Umur	f	%
Muda	13	56,5
Tua	10	43,5
Total	23	100.0

Berdasarkan Tabel 2 diketahui bahwa sebanyak 13 orang (56,5%) responden pada umur muda (<45 tahun) pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang

Pendidikan

Tabel 3 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pendidikan Pada Sopir Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang-Padang

Pendidikan	f	%
Rendah	15	65,2
Tinggi	8	34,8
Total	23	100.0

Berdasarkan Tabel 3 diketahui bahwa sebanyak 15 orang (65,2%) responden dengan pendidikan rendah (SD dan SMP) pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang

Jam Kerja

Tabel 4 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Jam Kerja Pada Sopir Bus Telaga Indah Jurusan Alahan Panjang-Padang

Jam Kerja	F	%
Tidak Produktif	6	26,1
Produktif	17	73,9
Total	23	100.0

Berdasarkan Tabel 4 diketahui bahwa sebanyak 17 orang (73,9%) responden memiliki jam kerja produktif pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang

2. Analisa Bivariat

Penelitian yang bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety driving* Bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang diperoleh hasil sebagai berikut :

Hubungan Umur Dengan *Safety Driving*

Tabel 5 Hubungan Umur Dengan *Safety Driving* Bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang

Umur	<i>Safety Driving</i>				Total	P value	
	Buruk		Baik				
	f	%	f	%	F	%	
Muda	10	76,9	3	23,1	13	100	0,012
Tua	2	20	8	80	10	100	
Total	12	52,2	11	47,8	23	100	

Berdasarkan tabel 5, proporsi supir yang memiliki *safety driving* buruk lebih banyak pada umur muda yaitu 10 orang (76,9%) dibandingkan dengan umur tua yaitu 2 orang (20%). Hasil uji statistik (*chi square*) diperoleh nilai $p=0.012$ ($p<0.05$), maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara umur dengan *safety driving* pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang.

Hubungan Pendidikan Dengan *Safety Driving*

Tabel 6 Hubungan pendidikan dengan *safety driving*

Pendidikan	<i>Safety Driving</i>				Total	P value	
	Buruk		Baik				
	f	%	f	%	F	%	
Rendah	11	73,3	4	26,7	15	100	0,009
Tinggi	1	12,5	7	87,5	8	100	
Total	11	47,8	12	52,2	23	100	

Berdasarkan tabel 6 proporsi supir yang memiliki *safety driving* buruk lebih banyak pada pendidikan rendah yaitu 11 orang (73,3%) dibandingkan dengan pendidikan tinggi yaitu 1 orang (12,5%). Hasil uji statistik (*chi square*) diperoleh nilai $p=0.004$ ($p<0.05$), maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara pendidikan dengan *safety driving* pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang

Hubungan Jam Kerja Dengan *Safety Driving*

Tabel 7 Hubungan Jam Kerja Dengan *Safety Driving* Bus Telaga Indah jurusan Alahan panjang-Padang

Jam Kerja	<i>Safety Driving</i>				Total	P value
	Buruk		Baik			
	<i>f</i>	%	<i>f</i>	%	<i>f</i>	%
Tidak produktif	4	66,7	2	33,3	6	100
Produktif	8	47,1	9	52,9	17	100
Total	11	47,8	12	52,2	23	100

Berdasarkan tabel 7 proporsi supir yang memiliki *safety driving* buruk lebih banyak pada jam kerja tidak produktif yaitu (66,7%) dibandingkan dengan jam kerja produktif yaitu (47,1%). Hasil uji statistik (*chi square*) diperoleh nilai $p=0.640$ ($p>0.05$), maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara jam kerja dengan *safety driving* pada sopir bus Telaga Indah jurusan Alahan Panjang-Padang.

D. Penutup

Kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut: 1) Lebih dari separuh responden pada umur muda (<45 tahun); 2) Lebih dari separuh responden dengan pendidikan rendah (SD dan SMP); 3) Lebih dari separuh responden memiliki jam kerja produktif; 4) Terdapat hubungan antara umur dengan *safety driving* pada sopir bus; 5) Terdapat hubungan antara pendidikan dengan *safety driving* pada sopir bus; dan 6) Tidak terdapat hubungan jam kerja dengan *safety driving* pada sopir bus. Disarankan bagi pemilik Bus Telaga Indah jurusan Alahan Panjang-Padang agar melakukan briefing pada sopir bus sebelum bekerja, agar selalu *safety* dalam berkendara

Daftar Pustaka

- Direktorat jendral perhubungan darat (2010). *Tentang penyelenggaraan keselamatan transportasi darat*. Jakarta: Sekertaris PerhubunganDarat.
- Hasan, I., 2004, *Analisis Dana Penelitian Dengan Statistik*, Jakarta, Bumi Aksara.
- Marsaid, Hidayat M, Ahsan. *Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor diwilayah Polres Kabupaten Malang*. Ilmu Keperawatan Unversitas Brawijaya. 2013;vol 1 (2):2.
- Notoatmodjo, S. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Noviandi, (2017). *Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang*.
- Prasetya, (2016). *Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang*.
- Puteri, AD. (2020). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di PT. Libra Wisata Transport*. Pekan Baru.
- Rukhfiati, dian. *Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja Dengan Praktik Safety riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR)*. Semarang : Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro. 2010.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : ALFABETA
- Tarwaka, Sholichul, Lilik Sudiajeng, 2004. *Ergonomi Untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Produktivitas*. Surakarta : UNIBA PRESS

- Undang-Undang No.14 tahun1992 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Tarwaka, Sholichul, Lilik Sudiajeng, 2004. *Ergonomi Untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Produktivitas*. Surakarta : UNIBA PRESS.
- Yuwono, (2017). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir Bus Di Terminal Tirtonadi*.