

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN TINDAKAN MENGEMUDI TIDAK AMAN PADA SUPIR BUS SAMPRI TRAYEK MEDAN – DOLOK SANGGUL

Irmayani,¹ Enaldihend Lumban Tobing²

Institut Kesehatan Medistra
Jl. Sudirman No.38 Lubuk Pakam Kec. Lubuk Pakam Kab.Deli Serdang
e-mail: irmayani_ph06@yahoo.com

ABSTRACT

One of cause accidents is human error, which reflected in the dangerous behavior of driving a bus. Errors and violations can cause an accident to the driver itself and will harm the people around him. Based on everyday phenomena, it can be seen that many motorists violate traffic signs. This behavior of breaking traffic signs is one example of aggressive driving behavior that can endanger other road users. This study aims to explain the factors associated with unsafe driving action on Bus Sampri Driver in Medan Route - Dolok Sanggul. This research is an observational analytic survey using cross sectional design. The research was conducted at PT. Samosir Pribumi Transport Medan in October 2017-April 2018. The population in this study were all Bus Sampri drivers, Medan Dolok Sanggul Route and all passengers with the Medan-Dolok Sanggul destination. The sample in this study were 64 people where 32 people came from bus drivers and 32 people came from passengers who were taken using quota sampling technique. The research instrument uses a questionnaire. Data were analyzed using chi-square test with a confidence level of 95% ($\alpha = 5\%$). The results showed that there was a relationship between duration of work ($p = 0.024$), work period ($p = 0.024$), rest period ($p = 0.024$), work schedule ($p = 0.035$) with unsafe driving action. Drivers are advised to maintain health so that they do not experience physical or psychological health problems, be careful in driving and obey traffic signs so as not to endanger passengers.

Keywords: *length of work, length of service, rest period, work schedule, unsafe driving action*

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi perusahaan, penumpang, pekerja maupun pengguna jalan lainnya. Salah satu penyebab kecelakaan yaitu kesalahan manusia, yang tercermin dari tindakan berbahaya sewaktu mengemudikan bus. Kecelakaan yang terjadi pada pengemudi dapat disebabkan karena kesalahan dan pelanggaran yang dilakukan pengemudi yang dapat merugikan diri sendiri dan orang-orang disekitarnya (Hastuti dkk, 2013). Berdasarkan data yang diperoleh dari Dirjen Perhubungan

Darat tentang kecelakaan lalu lintas, pada tahun 2011 terdapat 109.776 kecelakaan dengan korban kecelakaan yang meninggal dunia sebanyak 31.185 orang. Tahun 2012 meningkat menjadi 117.949 kecelakaan dengan korban kecelakaan yang meninggal dunia sebanyak 29.544 orang, sedangkan pada tahun 2013 mengalami penurunan jumlah kecelakaan yaitu 100.105 dengan jumlah korban kecelakaan yang meninggal dunia sebanyak 26.416 (Kementerian Perhubungan Darat RI, 2014).

	http://ejournal.delihusada.ac.id/index.php/JPKSY	
RECEIVED: 06 AGUSTUS 2018	REVISED: 8 SEPTEMBER	ACCEPTED: 09 OKTOBER 2018

Berdasarkan data yang diperoleh dari PT. Samosir Pribumi Transport Medan, pada tahun 2014 terdapat 3 kecelakaan dengan korban jiwa 11 orang, tahun 2015 terdapat 2 kecelakaan dengan korban jiwa 12 orang, dan pada tahun 2016 meningkat menjadi 4 kecelakaan dengan korban jiwa 18 orang, sedangkan pada tahun 2017 mengalami penurunan jumlah kecelakaan yaitu 3 dengan korban jiwa 7 orang. Dari data di atas dapat dikatakan bahwa jumlah kecelakaan Bus Sampri dari tahun 2014 sampai tahun 2017 yang paling tinggi yaitu tahun 2016 dengan jenis kecelakaan tabrakan dengan korban jiwa 18 Orang. Total kecelakaan tahun 2014 sampai tahun 2017 yaitu 12 kecelakaan dan total korban jiwa sebanyak 48 Orang dimana 3 orang meninggal dunia dan 45 orang luka – luka, dan juga ditemukan bahwa cara pengemudi Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul dalam mengemudikan bus kurang aman yang dapat dilihat dari segi perilaku supir bus yang tidak menggunakan alat pelindung diri (*safety belt*) supir mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi, supir juga sering mengambil jalur kiri pada saat menyelinpi kendaraan lain seperti truk, atau menerobos lampu merah jika kondisi jalan memungkinkan untuk dilewati.

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah apakah faktor yang berhubungan dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul Tahun 2018?

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul Tahun 2018.

2. METODE

Penelitian ini bersifat survey analitik observasional dengan menggunakan desain *cross sectional*. Penelitian dilakukan di PT. Samosir Pribumi Transport Medan pada bulan Oktober 2017-April 2018. Populasi pada

penelitian ini adalah seluruh supir Bus Sampri Trayek Medan Dolok Sanggul dan seluruh penumpang dengan tujuan Medan-Dolok Sanggul. Sampel pada penelitian ini sebanyak 64 orang dimana 32 orang berasal dari supir bus dan 32 orang berasal dari penumpang yang diambil dengan menggunakan teknik kuota *sampling*. Instrumen penelitian menggunakan kuesioner. Data dianalisis dengan menggunakan uji *chi-square* dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha=5\%$).

3. HASIL

a. Gambaran Faktor-Faktor Mengemudi Tidak Aman

Gambaran faktor – faktor yang berhubungan dengan tindakan mengemudi tidak aman yang diamati meliputi lama kerja, masa kerja, lama istirahat, dan jadwal kerja. Adapun distribusinya disajikan pada tabel 1:

Tabel 1. Distribusi Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

No	Faktor Tindakan Mengemudi Tidak Aman	n	%
1	Lama Kerja		
	≤ 8 Jam	19	59,4
	> 8 Jam	13	40,6
	Total	32	100,0
2	Masa Kerja		
	Baru ≤ 3 Tahun	19	59,4
	Lama > 3 Tahun	13	40,6
	Total	32	100,0
3	Lama Istirahat		
	≤ 15 Menit	19	59,4
	> 15 Menit	13	40,6
	Total	32	100,0
4	Jadwal Kerja		
	<i>Shift</i> Pagi	8	25,0
	<i>Shift</i> Sore	24	75,0
	Total	32	100,0

http://ejournal.delihusada.ac.id/index.php/JPKSY	
RECEIVED: 06 AGUSTUS 2018	ACCEPTED: 09 OKTOBER 2018

Tabel 1 di atas menunjukkan bahwa berdasarkan lama kerja, mayoritas responden memiliki lama kerja ≤ 8 jam sebanyak 19 orang (59,4%), berdasarkan masa kerja, mayoritas responden memiliki masa kerja ≤ 3 tahun sebanyak 19 orang (59,4%), berdasarkan lama istirahat, mayoritas responden memiliki lama istirahat ≤ 15 menit sebanyak 19 orang (59,4%) dan jika dilihat dari jadwal kerja, mayoritas responden shift sore yaitu sebanyak 24 orang (75%).

b. Tindakan Mengemudi Tidak Aman

Distribusi responden berdasarkan tindakan mengemudi tidak aman, dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2 Distribusi Responden Berdasarkan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Tindakan Mengemudi Tidak Aman	n	%
Ringan	22	68,7
Berat	10	31,3
Total	32	100,0

Berdasarkan tabel 2. di atas menunjukkan bahwa dari 32 responden, mayoritas tindakan mengemudi tidak aman pada responden berada pada kategori ringan yaitu sebanyak 22 orang (68,7%).

c. Hubungan Lama Kerja Dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Hubungan lama kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul tahun 2018, dapat dilihat pada tabel 3 berikut:

Tabel 3. Hubungan Lama Kerja dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Lama Kerja	Tindakan Mengemudi	Total	p-value
------------	--------------------	-------	---------

	Tidak Aman						0,024
	Ringan		Berat				
	N	%	n	%	n	%	
≤ 8 Jam	10	52,6	9	47,4	19	100,0	
> 8 Jam	12	92,3	1	7,7	13	100,0	
Total	22	68,8	10	31,2	32	100	

Tabel 3 di atas menunjukkan bahwa nilai p=0,024 < α=0,05 yang dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan lama kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul.

d. Hubungan Masa Kerja Dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Hubungan masa kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul tahun 2018, dapat dilihat pada tabel 4 berikut:

Tabel 4. Hubungan Masa Kerja Dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

	Tindakan Mengemudi Tidak Aman				Total	p-value
	Ringan		Berat			
	n	%	n	%	n	%
≤ 3 tahun	1	52,6	9	47,4	19	100,0
> 3 tahun	0		1	7,7	1	100,0
Total	1	68,8	10	31,2	32	100

Tabel 4 di atas menunjukkan bahwa nilai p=0,024 < α=0,05 yang dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan masa kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul.

	http://ejournal.delihusada.ac.id/index.php/JPKSY	
RECEIVED: 06 AGUSTUS 2018	REVISED: 8 SEPTEMBER	ACCEPTED: 09 OKTOBER 2018

e. Hubungan Lama Istirahat dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Hubungan masa kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul tahun 2018, dapat dilihat pada tabel 5 berikut:

Tabel 5. Hubungan Lama Istirahat dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Lama Istirahat	Tindakan Mengemudi Tidak Aman				Total	p-value
	Ringan		Berat			
	n	%	n	%		
≤ 15 Menit	10	52,6	9	47,4	19	100,0
> 15 Menit	12	92,3	1	7,7	13	100,0
Total	22	68,8	10	31,2	32	100

Tabel 5 di atas menunjukkan bahwa nilai $p=0,024 < \alpha=0,05$ yang dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan lama istirahat dengan tindakan mengemudi tidak aman pada supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul.

f. Hubungan Jadwal Kerja dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Hubungan jadwal kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul tahun 2018, dapat dilihat pada tabel 6 berikut:

Tabel 6. Hubungan Jadwal Kerja dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul

Jadwal Kerja	Tindakan Mengemudi Tidak Aman				Total	p-value
	Ringan		Berat			
	n	%	n	%		

Shift pagi	8	100,	0	0	8	100,	5
		0				0	
Shift sore	1	58,3	10	41,	2	100,	
	4			7	4	0	
Total	2	68,8	10	31,	3	100,	
	2			2	2	0	

Tabel 6 di atas menunjukkan bahwa nilai $p=0,035 < \alpha=0,05$ yang dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan jadwal kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul.

4. PEMBAHASAN

a. Hubungan Lama Kerja dengan Tindakan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan lama kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul Tahun 2018.

Durasi mengemudi yang tidak sesuai dengan standarnya yaitu 9 jam per hari atau 48 jam per minggu menyebabkan pengemudi mengalami kelelahan.

Setiap orang memiliki tingkat kemampuan fisik yang berbeda-beda. Tubuh manusia juga mempunyai batasan untuk bekerja secara terus menerus. Manusia akan mengalami kelelahan baik fisik maupun mental apabila melebihi batas kemampuan tubuhnya. Berdasarkan UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 90 ayat 2 menyatakan bahwa waktu kerja bagi pengemudi kendaraan bermotor umum maksimal 8 jam setiap hari.

Temuan di lapangan, Supir Bus Sampri mengemudi dengan durasi di atas 8 jam sehari, kecepatan 80 – 120 km/ jam, perilaku supir yang tidak menggunakan sabuk pengaman atau *safety belt* dan menggunakan *handphone* pada saat mengemudi akan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Selain berdampak pada pengemudi sendiri juga

	http://ejournal.delihusada.ac.id/index.php/JPKSY	
RECEIVED: 06 AGUSTUS 2018	REVISED: 8 SEPTEMBER	ACCEPTED: 09 OKTOBER 2018

berdampak pada penumpang dan perusahaan otobus/transport.

b. Hubungan Masa Kerja dengan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan masa kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok sanggul tahun 2018. Hasil penelitian Dahlan (2013) yang mengatakan tidak ada hubungan antara masa kerja dan perilaku *safety driving*.

Semakin lama masa kerja pengemudi, semakin banyak pengalaman yang dimiliki oleh pengemudi maka menjadikan seseorang tersebut bertambahnya kemampuan, keterampilan dan pengetahuan dalam berkendara sehingga cenderung akan bertindak aman saat berkendara yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas (Dewar, 2007; Prasetya, 2016). Pengemudi yang memiliki masa kerja yang sedikit atau pengemudi yang masih baru biasanya masih belum mengetahui secara mendalam seluk beluk berkendara dengan selamat.

Semakin lama masa kerja seseorang maka semakin tinggi tingkat adaptasi tubuh terhadap kelelahan. Semakin lama seseorang bekerja maka perasaan terbiasa dengan pekerjaan yang dilakukan akan berpengaruh terhadap tingkat daya tahan tubuhnya terhadap kelelahan yang dialaminya.

c. Hubungan Lama Istirahat dengan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat diketahui ada hubungan lama istirahat dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri trayek Medan – Dolok sanggul tahun 2018.

Adapun faktor yang mempengaruhinya yaitu jumlah penumpang dan jarak antar bus

dan lama istirahat. Pemanfaatan waktu istirahat kerja dengan baik dapat membantu dalam menjaga kondisi tubuh agar tidak mengalami kelelahan (Firmansyah, 2013).

Menurut UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 80 ayat 3 menyebutkan bahwa pengemudi kendaraan umum wajib beristirahat setengah jam setelah mengemudi selama empat jam berturut-turut.

Kualitas lama istirahat yang kurang baik dapat menyumbang terjadinya kelelahan, kewaspadaan, keselamatan, gangguan yang kompleks ketika bekerja serta hilangnya kesadaran. Supir memberikan kesempatan tubuhnya untuk beristirahat sejenak. Kemudian kembali melanjutkan pekerjaan dengan tubuh yang kembali siap dan segar. Hal ini dapat mengurangi tingkat kelelahan yang dialami pekerja pada saat bekerja.

d. Hubungan Jadwal Kerja dengan Mengemudi Tidak Aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan-Dolok Sanggul

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan jadwal kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok sanggul tahun 2018. Penelitian yang dilakukan oleh Sherry L Baron dan Sang Woo Tak dalam Astuti yang menyatakan bahwa pengemudi yang bekerja pada malam hari akan cenderung berperilaku aman dalam mengemudi. Seseorang yang bekerja pada *shift* sore cenderung akan mengalami kelelahan karena pagi harinya sudah beraktivitas sehingga peluang untuk berperilaku tidak aman semakin besar.

Jadwal kerja merupakan sistem aturan pengaturan waktu kerja yang memungkinkan pekerja berpindah dari satu waktu ke waktu yang lain setelah periode tertentu, dengan cara bergantian antara pekerja yang satu dengan pekerja yang lain (Suma'mur, 2009). Jadwal *shift* kerja menuntut pekerja untuk mengesampingkan jam internal biologis yang

	http://ejournal.delihusada.ac.id/index.php/JPKSY	
RECEIVED: 06 AGUSTUS 2018	REVISED: 8 SEPTEMBER	ACCEPTED: 09 OKTOBER 2018

mengatur aktivitas siang dan malam dari manusia. *Shift* kerja memaksa untuk mengubah jam tidurnya berdasarkan waktu kerja dan waktu istirahat, sehingga ini dapat mengganggu siklus normal dari aktivitas fisik.

Hasil pengamatan yang dilakukan pada saat penelitian, pekerja yang bekerja pada *shift* sore lebih berpengaruh negatif terhadap kondisi pekerja dibanding *shift* pagi karena pola siklus hidup manusia pada sore hari umumnya digunakan untuk istirahat. Namun karena banyak bekerja pada *shift* sore maka tubuh dipaksa untuk mengikutinya. Hal ini relatif cenderung mengakibatkan terjadinya kesalahan atau kelalaian pekerja, dan kecelakaan.

5. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan pada penelitian ini yaitu:

1. Ada hubungan lama kerja, masa kerja, lama istirahat dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul Tahun 2018 dengan nilai $p(0,024) < \alpha(0,05)$.
2. Ada hubungan jadwal kerja dengan tindakan mengemudi tidak aman pada Supir Bus Sampri Trayek Medan – Dolok Sanggul Tahun 2018 dengan nilai $p(0,035) < \alpha(0,05)$.

DAFTAR PUSTAKA

Dahlan, Y. 2013. *Faktor – faktor yang berhubungan dengan safety driving pada supir bus trayek Manado-Semarang di Terminal Malalayang*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2014). *Departemen Perhubungan Darat Dalam Angka 2014*. Diakses 27 Oktober 2017 dari: <http://www.hubdat.web.id.websitk/file/dktj.pdf>

Firmansyah, A . 2013. *Faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manuggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013*

Hastuti H.A. (2013). *Hubungan antara Self Regulated Behavior dengan Unsafe Behavior pada Sopir Bus di Kota Semarang*. Journal. Semarang. Jurusan Psikologi Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang

Prasetya, A 2016. *Faktor yang berhubungan dengan safety driving pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang* (Online), Vol. 4, NO 3 (<http://ejournal-s.l.undip.ac.id/index.php/jkm> diakses tanggal 20 Februari 2018

Putra, Aprian E . 2015 *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Pengemudi Dump Truck PT. X District MTBU Tanjung Enim, Sumatera Selatan Tahun 2015*. Diakses dari: <http://digilib.ui.ac.id> tanggal 08 Maret 2018

Suma'mur. 2009. *Hiegiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta : CV Sagung Seto

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Diakses melalui www.polri.go.id tanggal 29 Oktober 2017