



Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir Otobus Di Terminal Tipe A Kecamatan Leung Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022

Ayunda Riskiyatul Jannah¹, Dedi Andria², Tahara Dilla Santi³

^{1,2,3} Universitas Muhammadiyah Aceh, Indonesia

Corresponding Author : ✉ riskiyasy96@gmail.com

ABSTRACT

Sopir merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Sopir mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya bus sehingga perilaku safety driving sangatlah di perlukan bagi setiap orang yang akan menjadi seorang sopir untuk kendaraan. Penelitian ini bersifat deskriptif analitik dengan pendekatan cross-sectional. Populasi pada penelitian ini adalah sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh berjumlah 218 orang. Teknik pengambilan sampel menggunakan tehnik simple random sampling dan diperoleh sampel sebanyak 68 orang responden. Penelitian ini telah dilakukan pada tanggal 27 januari sampai dengan tanggal 07 bulan Februari tahun 2022. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara dengan menggunakan kuesioner sebagai instrumen penelitian, selanjutnya dilakukan uji statistik dengan uji chi-square. Penelitian menunjukkan bahwa 60,3% sopir di terminal tipe A Kota Banda Aceh memiliki perilaku *safety driving* tidak baik, 45,6% sopir menjawab sopir tidak berperan, 66,2% sopir menjawab tidak ada *safety briefing*, 44,2% sopir tidak mengikuti pelatihan mengemudi dan 83,8% sopir kurang berpengalaman. Dari hasil uji statistik dapat disimpulkan ada hubungan antara peran atasan ($p\text{-value}=0,015$), *safety briefing* ($p\text{-value}=0,028$), pelatihan mengemudi ($p\text{-value}=0,029$), pengalaman kerja ($p\text{-value}=0,006$) dengan perilaku *safety driving* pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh Tahun 2022. Diharapkan kepada pihak Dinas Kesehatan dan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh agar lebih sering mengadakan penyuluhan, dan memasang media informasi seperti pamflet tentang pentingnya perilaku *safety driving*, agar sopir lebih paham tentang keselamatan dalam mengemudi.

Kata Kunci

Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Perilaku Safety Driving, Safety Brieng, Pelatihan Mengemudi, Pengalaman Kerja.

PENDAHULUAN

Kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja merupakan penyakit yang sering terjadi pada sektor formal maupun sektor informal (seperti sektor manufaktur, transportasi, konstruksi, pertambangan, pariwisata). Salah satu pengemudi sektor informal adalah para pengemudi angkutan umum yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas. Faktor

yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas sangat dipengaruhi oleh pengemudi kendaraan (Palimbong, 2015).

Data dari WHO, saat ini kecelakaan transportasi jalan di dunia telah mencapai 1,5 juta korban meninggal dan 35 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (2,739 jiwa dan luka-luka 63,013 jiwa per hari). Menurut International Labour Organization (ILO), rata-rata pertahun terdapat 99.000 kasus kecelakaan kerja dan 70% diantaranya berakibat fatal, yaitu kematian dan cacat seumur hidup. Rata-rata pertahun total kerugian mencapai Rp. 280 Triliun (Putri, 2016).

Data dari 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 dan tiap 30 menit 1 orang meninggal dunia akibat kecelakaan (Setiawati, 2014). Alat transportasi bus di Indonesia memang sangat diminati, selain murah dari harga transportasi lainnya bus juga mudah untuk ditemui. Selain di terminal, bus juga dapat diberhentikan di pinggir jalan besar. Inilah kemudahan menggunakan transportasi model bus, sebagian orang menganggapnya praktis, murah, dan cepat. Dengan esensi cepat dan murah ini, terkadang penumpang bus mengabaikan keselamatannya (Setiawati, 2014).

Terminal Batoh adalah terminal yang masuk kedalam tipe A yang ada di Provinsi Aceh. Terminal ini terletak di Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh yang beroperasi 24 jam dalam sehari, karena merupakan jalur angkutan otobus antar kota dan antar provinsi. Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada tanggal 10 Agustus 2020 terhadap 40% bus AKAP (Angkutan Kota Antar Provinsi) dan AAK (Angkutan Antar Kota) diketahui 1% Bus AKAP terlihat kondisi ban sudah mulai aus baik ban belakang maupun ban depan, sedangkan 0,6% bus AKAP dengan kondisi ban yang masih bagus. Semua bus AKAP dengan kondisi lampu-lampu yang menyala, namun terdapat 0,4% bus AKAP yang tidak terdapat sabuk pengaman (Dishub Kota Banda Aceh, 2022). Berdasarkan wawancara awal yang dilakukan peneliti pada 5 orang penumpang otobus yang ada di terminal Batoh diketahui bahwa perilaku sopir selama mengemudikan bus diketahui bahwa semua sopir dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi, atau mengejar waktu dalam rangka jumlah setoran. Sopir juga terkadang mengambil jalur kiri pada saat menyalip kendaraan lain seperti truk, atau menerobos lampu merah jika kondisi jalan memungkinkan untuk dilewati.

Kasus kecelakaan bus sudah beberapa kali terjadi di Aceh, kasus yang barubaru ini terjadi adalah kasus kecelakaan bus yang bertabrakan dengan

mobil penumpang L-300, Gampong Paya Pasi Aceh Timur pada tanggal 10 November 2019. Pengemudi bus mengantuk dan kelelahan tetapi tidak berhenti untuk beristirahat, sehingga kehilangan konsentrasi dalam mengemudi (Serambi, 2019). Kasus yang lain adalah kecelakaan bus yang ditabrak dari belakang di jalan Banda Aceh-Medan pada tanggal 13 Oktober 2019. Dari informasi media yang diperoleh sopir memarkirkan bus di pinggir jalan untuk istirahat dan makan, pada waktu bersamaan datang mobil milik pribadi dari arah bersamaan sehingga menabrak punggung bus tersebut (Kompas, 2019).

Seringkali pengemudi juga melakukan pelanggaran lalu lintas seperti memberhentikan kendaraan secara mendadak bahkan tanpa memberikan tanda terlebih dahulu, memberhentikan kendaraan untuk penurunan penumpang maupun muatan tidak pada bahu jalan atau tidak pada tempat berhenti yang telah ditetapkan seperti halte, terminal, berhenti atau ngetem di dekat traffic light. Karena dengan sistem setoran, kru tidak dibekali uang melainkan mencari uang sendiri, dengan demikian, sopir akan memburu penumpang sebanyakbanyaknya agar dapat uang sisa dari setoran (Koncono, 2018). Hasil penelitian Rifal, dkk (2015) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada sopir bus. Semakin tua usia sopir bus bukan semakin rendah kejadian kecelakaan. Faktor perilaku sopir dalam *safety driving*, jam kerja perminggu, serta kondisi bus berhubungan secara positif dengan kejadian kecelakaan. Semakin baik perilaku sopir dalam *safety driving*, semakin mengurangi resiko kecelakaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross-sectional* yang dilakukan di di terminal Batoh pada 27 Januari sampai dengan tanggal 07 bulan Februari Tahun 2022. Populasi yang pada penelitian ini adalah supir otobus trayek Banda Aceh Medan di terminal Batoh yang berjumlah 218 orang supir dengan jumlah sampel 68. Metode pengambilan sampel dilakukan *accidental sampling*. Variabel dalam penelitian ini adalah peran atasan, *safety briefing*, pelatihan mengemudi dan pengalaman kerja dan perilaku *safety driving*. Pengumpulan data menggunakan kuesioner dan dianalisis secara univariat dan bivariat.

Analisa Data

Analisa Univariat

Analisa univariat dilakukan dengan menjabarkan secara deskriptif untuk melihat distribusi frekuensi variabel-variabel yang diteliti, baik independen

maupun dependen yang bertujuan untuk melihat besarnya masalah. Untuk analisa ini semua tabel dibuat dalam bentuk tabel distribusi frekuensi.

Analisa Bivariat

Analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis dengan menentukan hubungan variabel bebas dan variabel terikat melalui uji statistik Chi-square (χ^2). Dalam penelitian ini analisis Chi-square dilakukan dengan menggunakan SPSS (*statistical product and service solutions*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hubungan Peran Atasan Dengan Perilaku Safety driving

Peran Atasan telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku safety driving pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara peran atasan dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai p-value 0,015.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank di pt x, didapatkan hasil 20 responden yang mendapat dukungan dari atasan, sebanyak 80% memiliki praktik safety driving yang baik. Pada responden yang tidak mendapat dukungan dari atasan, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik safety driving yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara peran atasan dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,024. Adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan atasan memberikan perhatian yang baik kepada pengemudi dengan mengingatkan apabila pengemudi melakukan kesalahan serta memberikan penghargaan apabila pengemudi mematuhi aturan keselamatan dengan baik, selain itu rasa patuh pada atasan juga yang mempengaruhi pengemudi untuk berkendara secara aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinugroho (2014) yang menunjukkan adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik safety driving pada pengemudi angkutan kota jurusan BanyumanikJohar Kota Semarang dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,001. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono (2017) diketahui ada hubungan antara peran atasan dengan perilaku Safety driving pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan p-value <0,05. Hasil penelitian Hastuti (2013) menemukan bahwa ada hubungan antara self regulated behavior dengan unsafe behavior pada sopir bus di kota Semarang

dipengaruhi oleh peran atasan sopir bus. Hasil penelitian Tendelawa (2015) menjelaskan 54,2% sopir bus Manado-Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado melakukan safety driving dan hanya 45,8 tidak melakukan safety driving.

Hubungan Safety briefing Dengan Perilaku Safety driving

Safety briefing telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku safety driving pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara Safety briefing dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai p-value 0,028.

Briefing adalah rapat singkat yang diikuti oleh sopir sebelum melakukan aktifitas kerja. Kegiatan dalam briefing ini bisa berupa pengumuman penting, instruksi kerja, peringatan-peringatan, atau hal-hal penting lainnya terkait dengan aktifitas kerja yang akan dilakukan. Briefing ini dipimpin oleh supervisor atau petugas yang diberi kewenangan atau yang mempunyai kompetensi untuk melakukan pekerjaan ini. Kegiatan ini tidak perlu lama-lama, bisa dilakukan selama kira-kira 15 menit. Manfaat dari briefing ini yaitu sopir akan selalu berhati-hati dalam bekerja terutama menjaga keselamatan penumpang, sopir mengetahui dengan cepat dan benar tentang mengantisipasi bahaya di jalan raya, pengemudian akan dilakukan dengan tepat dan benar sehingga kesalahan dapat diminimalisir yang bisa menyebabkan kecelakaan, sopir dapat meningkatkan motivasi bekerja dan mencapai tempat tujuan seperti yang diinginkan.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Daru Lestantyo (2018) didapatkan hasil dari 20 responden dengan safety briefing yang baik, sebanyak 80% memiliki praktik safety driving yang baik. Pada responden dengan safety briefing yang kurang baik, dari 18 responden sebanyak 61,1%, memiliki praktik safety driving yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara safety briefing dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil angkutan umum yang bekerja di PT X dengan p value 0,024. Adanya hubungan antara safety briefing dengan praktik safety pada pengemudi mobil angkutan umum ini dikarenakan oleh responden yang mendapat dukungan safety briefing baik cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait safety driving, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat safety briefing.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hendri Tri Hermawan (2017) yang menunjukkan adanya hubungan antara safety briefing dengan perilaku aman pada pekerja dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,01. Berdasarkan Hasil penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi

Yuwono (2017) diketahui ada hubungan antara briefing dengan perilaku safety driving pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan p value = 0,002.

Hubungan Pelatihan Mengemudi Dengan Perilaku Safety driving

Pelatihan mengemudi telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku safety driving pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara pelatihan mengemudi dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai p-value 0,029.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank di PT X, didapatkan hasil dari 33 responden yang pernah mengikuti pelatihan safety driving, sebanyak 69,7% memiliki praktik safety driving yang baik. Pada responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan safety driving, dari 5 responden, seluruhnya memiliki praktik safety driving yang kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pelatihan safety driving dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,006.

Adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan safety driving dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank ini dikarenakan oleh responden yang pernah mengikuti pelatihan safety driving cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait safety driving, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat pelatihan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas (2016) yang menunjukkan adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan safety driving dengan praktik safety driving pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,025. Hasil penelitian Priyatna (2012) menjelaskan responden yang mengikuti pelatihan mengemudi akan dapat mengontrol perilaku agresif cara mengemudikan kendaraannya.

Hubungan Pengalaman Kerja Dengan Perilaku Safety driving

Pengalaman kerja telah terbukti memberikan kontribusi terhadap perilaku safety driving pada sopir. Hasil yang sama juga diperoleh pada penelitian ini, dimana ada hubungan yang bermakna antara pengalaman kerja dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh dengan nilai pvalue 0,006.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2018) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank di PT X, didapatkan hasil dari 20 responden dengan pengalaman kerja ≥ 5 tahun, sebanyak 60% memiliki praktik safety

driving yang baik. Pada responden dengan pengalaman kerja < 5 Tahun, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik safety driving yang kurnag baik. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pengalaman kerja dengan Praktik safety driving pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,001. Adanya hubungan antara pengalaman kerja dengan praktik safety driving disebabkan apabila pengendara sudah memiliki pengalaman berkendara yang baik dan sudah lama bekerja mengemudi mobil skid tank, akan melakukan tindakan maupun perilaku yang aman saat berkendara. Hal tersebut juga dikarenakan setiap pengendara memiliki tingkat pengetahuan dan kesadaran yang berbeda untuk selalu berperilaku dengan baik. Tetapi pengalaman kerja yang lama tidak menjamin bahwa seseorang memiliki perilaku yang aman saat berkendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas (2016) yang menunjukkan adanya hubungan antara pengalaman kerja dengan praktik safety driving pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi p-value sebesar 0,0398. Hasil ini juga sejalan dengan penelitian Suprani (2010) menjelaskan ada hubungan antara pengalaman kerja dengan persepsi sopir angkota tentang keselamatan kerja di kota Bogor.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan maka peneliti dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

- 1) Ada hubungan yang bermakna antara peran atasan dengan dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai P-value = 0,015.
- 2) Ada hubungan yang bermakna antara safety briefing dengan dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai P-value = 0,028.
- 3) Ada hubungan yang bermakna antara pelatihan mengemudi dengan dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai P-value = 0,029.
- 4) Ada hubungan yang bermakna antara pengalaman kerja dengan dengan perilaku safety driving pada sopir otobus di terminal tipe A Kota Banda Aceh tahun 2022 dengan nilai P-value = 0,006.

DAFTAR PUSTAKA

Afidah. 2011. Pola Tingkat Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas dengan Menggunakan Regresi Logistik Multinomial.

- Aldin. 2005. Faktor-Faktor Yang berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Karyawan Pada PT. Sermani Steel Corporation Makassar tahun 2005. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Arikunto.S. (2005). Manajemen Penelitian. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto.S. (2006). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta : Rineka Cipta. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azwar, S. (2012). Penyusunan Skala Psikologi edisi 2. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Brown, I. D. (1994). Driver fatigue. *Journal Ergonomic* , pp. 298-314. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Budiono, A. S. (2003). Bunga Rampai Hiperkes + KK. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Budiono, S. 2003. Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan kerja: Higiene Perusahaan, Ergonomi, Kesehatan kerja, dan Keselamatan Kerja. Semarang: Badan Penerbit Undip.
- Castro J.R, & Loureiro J.G. Tiredness and Sleepiness in Bus Drivers and Road Accident In Peru: Quantitative Study. 2004; 9-21.
- Chusaini, B.T.A. 2012. Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jl. Slamet Riyadi Surakarta. Citerawati, Y. 2012. Pembentukan Perilaku. <http://adingpintar.wordpress.com/> 2012/03/19/25 (Online). Diakses tanggal 12 Februari 2013.
- Hanurawan, D. (2001). Psikologi Sosial Suatu Pengantar, Dr.Fattah Hanurawan. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Departemen Tenaga Kerja. Training Material Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Keselamatan Kerja. Jakarta: Departemen Tenaga Kerja; 2004.
- Depnaker. (2004). Training Material Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Bidang Keselamatan Kerja. Jakarta: Depnaker.
- Dinges D. an Overview of Sleepiness and Accident. *Journal of Sleep Research, University of Applied Sciences, Schmalkalden, Germany.* 2005; 4 (20); 4-14.
- Effendi, M. d. (1989). Metode Penelitian Survey. Jakarta: LP3ES
- Hartatik, 2009. Analisa Kecelakaan Truk di Jalan Tol Surabaya – Gempol.
- Hasan, I. M. (2002). Metode Penelitian dan Aplikasinya. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Houston, J. M. (2003). The Aggressive Driving behaviour scale : Developing a selfHouston, J. M. (2003). The aggressive driving behavior scale : Developing a self report measure of unsafe driving. . *North American Journal of Psychology (NAJP)* V.5 no.2 , 269-278.
- Husni, Lalu (2005). Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia. Edisi Revisi. Cetakan kelima. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Ishardita Pambudi Tama, O. O. (2014). Evaluasi Pengaruh Pola Kerja Terhadap Fatigue Untuk Mengurangi Jumlah Kecelakaan. Jurnal Teknik Industri Universitas Brawijaya Malang.