

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMENGARUHI POTENSI KECELAKAAN KERJA  
PADA PENGEMUDI TRUK DI PT BERKATNUGRAHA SINARLESTARI  
BELAWAN TAHUN 2015**

**Windy Pranita Sari<sup>1</sup>, Eka Lestari Mahyuni<sup>2</sup>, Umi Salmah<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>**Mahasiswa Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja FKM USU**

<sup>2</sup>**Dosen Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja FKM USU  
Sumatera Utara, Medan, 20155, Indonesia**

**ABSTRACT**

*The accident that happened to the company truck drivers besides harmed directly to the victims, also raised the big impact to the company. Therefore, a research about factors that influence to the potential of the work accident of the truck drivers at PT BerkatNugraha SinarLestari, Belawan in 2015.*

*The research samples are 39 truck drivers. The characteristic of this research is analytic using cross sectional design. The data analysis used are univariate, bivariate using Exact Fisher test and multivariate using Binary Logistic Regression test with backward stepwise method.*

*The result of the research shows that truck drivers who ever got work accident are 14 drivers (35.9%) and 25 drivers (64.1%) are never got work accident. The result of exact fisher test show that the condition of the vehicle, the condition of the road and the condition of the body physical have a corellation to the potential of the work accident. The result of binary logistic regression test with backward stepwise method show that the most significant variable influence is the condition of the body physical with value  $p=0,003$  and  $Exp(\beta)=0,065$ .*

*According to the result of this research, it is suggested to PT BerkatNugraha SinarLestari to provide a seat bearing for truck driver in order to reduce the vibration when they go passing the broken road. After driving for 4 hours, the drivers must take a rest at least 30minutes. After that, drivers must stretch leg, hand, shoulder, and the whole body muscles in order to release muscle tension and drowsiness before continuing the trip. In addition, the truck drivers must provide mineral water during the trip in order to left out thirsty or drowsiness while driving and be careful when driving a truck.*

**Keywords : the potential of the work accident, truck drivers, the condition of the body physical**

**Pendahuluan**

Mengemudi adalah kegiatan menguasai dan mengendalikan kendaraan bermotor di jalan. Jalan merupakan ruang/tempat berlalu lintas segala jenis kendaraan bermotor, dengan berbagai dimensi, berbagai karakteristik kendaraan maupun pengemudinya, berbagai kondisi lintasan, berbagai aturan, dan kondisi cuaca yang tidak dapat diperkirakan, oleh

karena itu mengemudi sebenarnya merupakan kegiatan yang mengandung resiko tinggi seperti kerugian, kerusakan, kehilangan, kecelakaan bahkan kematian, dengan demikian pekerjaan mengemudi membutuhkan perhatian penuh dengan konsentrasi sangat tinggi bagi seorang pengemudi. Pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Hal ini

karena pengemudi bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan dirinya, penumpang, muatan yang dibawa, maupun pengguna jalan yang lain.

Kecelakaan kerja menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja No.03/Men/98 adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda. Kecelakaan kerja didefinisikan sebagai kejadian yang berhubungan dengan pekerjaan yang dapat menyebabkan cedera atau kesakitan (tergantung dari keparahannya) kejadian kematian atau kejadian yang dapat menyebabkan kematian (Standar OHSAS 18001:2007).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

Kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia juga cukup memprihatinkan, dimana berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di Dirjen Perhubungan Darat pada tahun 2011 terdapat 109.776 kecelakaan dengan korban kecelakaan yang meninggal dunia sebanyak 31.185 orang, dan pada 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).

Hasil survei pendahuluan dengan HRD PT BerkatNugraha SinarLestari pada bulan Januari 2015, disampaikan bahwa perusahaan bergerak dibidang *Transport (trucking, forwarding, warehousing and stevedoring)* yang memiliki truk yang membawa *pulp* hasil produksi dari PT Toba Pulp Lestari. PT BerkatNugraha SinarLestari juga memiliki cabang perusahaan di Porsea. PT BerkatNugraha SinarLestari memiliki pengemudi truk sebanyak 94 orang dimana 48 orang bekerja di Belawan dan 46 orang bekerja di cabang Porsea. Sistem *trucking* ialah pengemudi truk yang bekerja dengan melakukan perjalanan dengan rute perjalanan Belawan→Porsea→Belawan. Pengemudi melakukan satu trip perjalanan selama 2-3 hari (karena antri bongkar-muat barang) dengan waktu tempuh Belawan←→Porsea selama 12-14 jam. Pengemudi truk dengan sistem *trucking* tersebut bekerja dengan rute perjalanan seperti berikut : Berangkat dari Belawan menuju Porsea → Istirahat/makan → Melanjutkan perjalanan ke Porsea → Istirahat/makan → Tiba di Porsea → Istirahat/tidur → Antri bongkar-muat *pulp* yang akan dibawa ke Belawan → Persiapan akan berangkat/makan → Berangkat dari Porsea menuju Belawan → Tiba di Belawan → Antri bongkar muatan yang dibawa (*pulp*) kedalam gudang PT BerkatNugraha SinarLestari.

PT BerkatNugraha SinarLestari tidak memiliki Standar Operasional Prosedur mengenai Pengemudi/*Driver*. Perusahaan tidak memiliki laporan bulanan maupun tahunan mengenai data kecelakaan kerja tetapi perusahaan memiliki berita acara kecelakaan. Perusahaan memiliki truk yang berasal dari tahun 1990an yang sampai sekarang masih digunakan secara operasional oleh pengemudi perusahaan.

Hasil survei pendahuluan yang telah dilakukan dengan 5 orang pengemudi truk, didapatkan hasil bahwa ada yang

mengalami kejadian kecelakaan kerja yang dipengaruhi oleh kondisi pengemudi truk sendiri seperti mengantuk dan terburu-buru, dan ada yang dipengaruhi oleh kondisi pengemudi kendaraan lain yang ceroboh.

Untuk itu transportasi dan pengemudi merupakan salah satu resiko keselamatan yang dihadapi oleh perusahaan pada saat perjalanan dari pool/terminal ke lokasi atau saat melakukan kegiatan yang menunjang operasional perusahaan. Kecelakaan yang terjadi pada pengemudi suatu perusahaan selain merugikan secara langsung bagi korban yang bersangkutan, juga menimbulkan dampak yang tidak ringan bagi perusahaan, yaitu meningkatnya biaya kompensasi kesehatan, kerusakan truk (jika menggunakan truk perusahaan), berhentinya waktu bekerja atau bahkan kehilangan seorang pengemudi yang berkualitas jika sampai menimbulkan kematian atau ketidakmampuan untuk bekerja kembali.

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat dirumuskan yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah mengenai faktor-faktor yang memengaruhi potensi kecelakaan kerja pada pengemudi truk di PT BerkatNugraha SinarLestari tahun 2015.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi terhadap potensi kecelakaan kerja pada pengemudi truk di PT BerkatNugraha SinarLestari. Manfaat dari penelitian ini adalah untuk memberikan masukan kepada perusahaan maupun pengemudi truk mengenai faktor-faktor yang memengaruhi potensi kecelakaan kerja, untuk menambah wawasan dan pengetahuan penulis dalam penelitian, sebagai pedoman bagi penelitian selanjutnya.

## **Metode Penelitian**

Penelitian ini bersifat analitik dengan pendekatan desain *cross sectional* untuk melihat apakah ada pengaruh variabel independen (pengalaman mengemudi, kemampuan mengemudi, kondisi fisik tubuh, kondisi kendaraan, kondisi jalan, dan kondisi cuaca) dengan variabel dependen (potensi kecelakaan kerja).

Penelitian ini dilakukan pada pengemudi truk di PT BerkatNugraha SinarLestari, Belawan dan penelitian dilaksanakan pada bulan Januari-April 2015 dengan populasi sebanyak 94 orang. Sampel dalam penelitian ini adalah 39 orang yang dilakukan dengan teknik *purposive sampling*.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini data primer yang diperoleh dari hasil pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada pengemudi truk. Kuesioner yang digunakan berdasarkan pedoman dari Direktorat Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia. Data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan *exact fisher test* dan uji regresi logistik ganda dengan metode *backward stepwise*.

## **Hasil**

Berkat Transport didirikan pada tahun 1993 di Belawan, Sumatera Utara sebagai perusahaan jasa untuk mendukung perusahaan jasa Group RGMI, menangani CPO, inti sawit dan pengangkutan umum. Kantor operasional berada di Kampung Salam di Jalan Belawan, kantor operasional termasuk gudang dan bengkel untuk perawatan truk. Luas wilayah Berkat Transport adalah 25.000m<sup>2</sup>.

## **Analisis Univariat**

Distribusi responden berdasarkan umur, sebagian besar berada pada kelompok umur 31-50 tahun yaitu sebanyak 27 orang (69,2%) dan kelompok umur >50 tahun yaitu sebanyak 5 orang (12,8%).

Distribusi responden berdasarkan pendidikan terakhir, sebagian besar memiliki ijazah pendidikan terakhir SMA/SMK yaitu sebanyak 25 orang (64,1%) dan memiliki ijazah pendidikan terakhir SMP yaitu sebanyak 6 orang (15,4%).

Distribusi responden berdasarkan pengalaman bekerja, sebagian besar memiliki pengalaman bekerja >10 tahun yaitu sebanyak 17 orang (43,6%) dan pengalaman bekerja ≤5 tahun dan 6-10 tahun yaitu sebanyak 11 orang (28,2%).

Distribusi responden berdasarkan masa kerja, sebagian besar memiliki masa kerja >10 tahun yaitu 17 orang (43,6%) dan masa kerja ≤5 tahun dan 6-10 tahun yaitu sebanyak 11 orang (28,2%).

Distribusi responden berdasarkan potensi kecelakaan kerja, sebanyak 14 orang (35,9%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan selebihnya sebanyak 25 orang (64,1%) tidak pernah mengalami kecelakaan kerja.

Distribusi responden berdasarkan kategori pengalaman mengemudi, sebagian besar responden memiliki pengalaman mengemudi yang baik yaitu sebanyak 35 orang (89,7%) dan selebihnya memiliki pengalaman mengemudi yang tidak baik sebanyak 4 orang (10,3%). Distribusi responden yang memiliki kategori pengalaman mengemudi yang baik mengenai : wajib mematuhi ketertiban dan keselamatan di jalan raya sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar dan responden dan kenek wajib mengenakan sabuk pengaman sebanyak 37 orang (94,9%). Distribusi responden yang memiliki kategori pengalaman mengemudi yang tidak baik mengenai : tidak takut terjadi kecelakaan karena pengalaman mengemudi sudah banyak sebanyak 18 orang (46,2%) menjawab dengan salah dan lamanya bekerja sebagai pengemudi, responden percaya diri tidak akan terkena kecelakaan sebanyak 14 orang (35,9%) menjawab dengan salah.

Distribusi responden berdasarkan kategori kemampuan mengemudi,

sebagian besar memiliki kemampuan mengemudi yang baik yaitu sebanyak 33 orang (84,6%) dan memiliki kemampuan mengemudi yang tidak baik sebanyak 6 orang (15,4%). Distribusi responden yang memiliki kategori kemampuan mengemudi yang baik mengenai : melihat kaca spion sebelum melewati kendaraan lain sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar, memberikan tanda (signal) saat akan melewati mobil didepannya sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar, mengurangi laju kendaraan truk ketika memasuki kawasan pemukiman atau pusat kegiatan masyarakat sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar, melewati mobil didepannya ketika mobil dari arah berlawanan sudah berada dalam jarak yang dekat sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar dan melewati kendaraan didepannya ketika berada dekat dipersimpangan sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar. Distribusi responden yang memiliki kategori kemampuan mengemudi yang tidak baik mengenai : konsentrasi terganggu apabila menerima telephone saat mengemudi sebanyak 26 orang (33,3%) menjawab dengan salah dan konsentrasi terganggu apabila mendengarkan musik saat mengemudi sebanyak 26 orang (33,3%) menjawab dengan salah.

Distribusi responden berdasarkan kategori kondisi fisik tubuh, sebagian besar menyatakan kondisi fisik tubuh yang baik yaitu sebanyak 29 orang (74,4%) dan selebihnya menyatakan kondisi fisik tubuh yang tidak baik sebanyak 10 orang (25,6%). Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi fisik tubuh yang baik mengenai : jika responden sedang dibawah pengaruh obat-obatan terlarang, tidak boleh mengemudikan truk karena akan mengakibatkan terjadinya kecelakaan sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar, pernah/ sedang mengkonsumsi obat-obatan terlarang atau minuman beralkohol saat bekerja sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar

dan dilarang mengemudikan truk ketika sedang dibawah pengaruh minuman keras sebanyak 36 orang (92,3%) menjawab dengan benar. Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi fisik tubuh yang tidak baik mengenai : tidak mengemudikan truk ketika sedang tertimpa masalah (keluarga/teman seprofesi) karena akan mengganggu konsentrasi sebanyak 27 orang (69,2%) menjawab dengan salah.

Distribusi responden berdasarkan kategori kondisi kendaraan, sebagian besar menyatakan kondisi kendaraan yang baik sebanyak yaitu 34 orang (87,2%) dan selebihnya menyatakan kondisi kendaraan yang tidak baik sebanyak 5 orang (12,8%). Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi kendaraan yang baik mengenai : akan menyalakan lampu kendaraan pada saat malam hari sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar, akan memulai perjalanan apabila merasa keadaan truk sedang baik sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar dan walaupun truk melebihi batas barang bawaan yang diperbolehkan, responden tetap menambah kecepatan kendaraan karena mengejar waktu sampai sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar. Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi kendaraan yang tidak baik mengenai : kondisi lampu sen dan lampu rem akan diperiksa sebelum dan sesudah penggunaan sebanyak 16 orang (41%) menjawab dengan salah dan akan memasang segitiga pengaman saat berhenti atau parkir karena ban kempes sebanyak 14 orang (35,9%) menjawab dengan salah.

Distribusi responden berdasarkan kategori kondisi jalan, sebagian besar menyatakan kondisi jalan baik yaitu sebanyak 33 orang (84,6%) dan yang menyatakan kondisi jalan yang tidak baik sebanyak 6 orang (15,4%). Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi jalan yang baik mengenai : saat kondisi jalanan gelap, responden tetap menyalakan lampu jauh walaupun ada kendaraan lain yang berlawanan arah sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benars, akan

mengurangi kecepatan kendaraan saat melewati jalan menikung sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar dan pada jalanan tanjakan atau menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya turun harus memberi kesempatan jalan kepada yang menanjak sebanyak 39 orang (100%) menjawab dengan benar. Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi jalan yang tidak baik mengenai : saat kondisi jalanan gelap dan sepi, responden memilih untuk tidak melewati kendaraan yang ada di depan sebanyak 19 orang (48,7%) menjawab dengan salah, saat jalanan sepi atau lengang, responden mengemudikan truk dengan kecepatan yg melebihi batas sebanyak 17 orang (43,6%) menjawab dengan salah dan saat kondisi jalanan gelap, responden mempercepat kendaraan walaupun jalanan sepi sebanyak 17 orang (43,6%) menjawab dengan salah.

Distribusi responden berdasarkan kategori kondisi cuaca, sebagian besar menyatakan kondisi cuaca yang baik yaitu sebanyak 34 orang (87,2%) dan yang menyatakan kondisi cuaca yang tidak baik sebanyak 5 orang (12,8%). Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi cuaca yang baik mengenai : pada kondisi jalan yang kabut, responden akan mengurangi kecepatan kendaraan walaupun jalanan sepi sebanyak 38 orang (97,4%) menjawab dengan benar dan pada kondisi jalan yang kabut, responden akan menghidupkan lampu kendaraan walaupun jalanan sepi sebanyak 36 orang (92,3%) menjawab dengan benar. Distribusi responden yang memiliki kategori kondisi cuaca yang tidak baik mengenai : jika mendesak, responden tidak akan mengurangi kecepatan kendaraan walaupun kondisi cuaca berkabut sebanyak 7 orang (17,9%) menjawab dengan salah dan pada kondisi permukaan jalan basah/genangan air akibat hujan responden akan mengurangi kecepatan kendaraan sebanyak 7 orang (17,9%) menjawab dengan salah.

## Analisis Bivariat

**Tabel 1 Hasil Analisis Bivariat Hubungan Variabel Independen Dengan Variabel Dependen Dengan Menggunakan Uji Exact Fisher**

No	Variabel	Sig ( $p < 0,05$ )	Ket.
1	Pengalaman Mengemudi	0,609	TB
2	Kemampuan Mengemudi	0,647	TB
3	Kondisi Fisik Tubuh	0,001	B
4	Kondisi Kendaraan	0,047	B
5	Kondisi Jalan	0,016	B
6	Kondisi Cuaca	0,329	TB

Berdasarkan tabel 4.1 hasil uji *exact fisher* antara pengalaman mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja menunjukkan nilai  $\rho = 0,609$  ( $p > 0,05$ ) yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara pengalaman mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja.

Berdasarkan tabel 4.1 hasil uji *exact fisher* antara kemampuan mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja menunjukkan nilai  $\rho = 0,647$  ( $p > 0,05$ ) yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara kemampuan mengemudi dengan potensi kecelakaan kerja.

Berdasarkan tabel 4.1 hasil uji *exact fisher* antara kondisi fisik tubuh dengan potensi kecelakaan kerja menunjukkan nilai  $\rho = 0,001$  ( $p < 0,05$ ) yang berarti ada hubungan yang bermakna antara kondisi fisik tubuh dengan potensi kecelakaan kerja.

Berdasarkan tabel 4.1 hasil uji *exact fisher* antara kondisi kendaraan dengan potensi kecelakaan kerja menunjukkan nilai  $\rho = 0,047$  ( $p < 0,05$ ) yang berarti ada hubungan yang bermakna antara kondisi kendaraan dengan potensi kecelakaan kerja.

Berdasarkan tabel 4.1 hasil uji *exact fisher* antara kondisi jalan dengan potensi kecelakaan kerja menunjukkan nilai  $\rho = 0,016$  ( $p < 0,05$ ) yang berarti ada hubungan yang bermakna antara kondisi jalan dengan potensi kecelakaan kerja.

Berdasarkan tabel 4.1 hasil uji *exact fisher* antara kondisi cuaca dengan potensi kecelakaan kerja menunjukkan nilai  $\rho = 0,329$  ( $p > 0,05$ ) yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara kondisi cuaca dengan potensi kecelakaan kerja.

## Analisis Multivariat

**Tabel 2 Hasil Analisis Multivariat Uji Regresi Logistik Ganda Dengan Metode Backward Stepwise**

Variabel	D f	B	Sig	Exp $\beta$ (OR )	95% CI
Kondisi Fisik Tubuh	1	-	0,00	0,06	0,011
		2,73	3	5	-
		0			0,391
Kondisi Kendaraan	1	-	0,16	0,15	0,012
		1,84	4	8	-
		4			2,119
Kondisi Jalan	1	-	0,33	0,26	0,017
		1,34	4	0	-
		8			4,010
<i>Constant</i>	-	1,38	-	-	-
		6			

Berdasarkan tabel 2 hasil uji regresi logistik berganda kondisi fisik tubuh responden terhadap potensi kecelakaan kerja diperoleh nilai  $\rho = 0,003$  dengan besar pengaruh kondisi fisik tubuh tentang potensi kecelakaan kerja dilihat dari nilai Exp ( $\beta$ ) dengan nilai 0,065 (95% CI:0.011-0.391) dimana dari hasil analisis terlihat bahwa responden yang memiliki kondisi fisik tubuh yang tidak baik mempunyai kecenderungan untuk potensi kecelakaan kerja sebesar 0,065 kali jika dibandingkan responden yang memiliki kondisi fisik tubuh yang baik.

Sehingga model regresi logistik untuk kondisi fisik tubuh terhadap potensi kecelakaan kerja adalah sebagai berikut :

$$f(X) = \frac{1}{1 + e^{-(\alpha + \beta_1 X_1)}}$$

$$f(X) = \frac{1}{1 + e^{-(1.386 - 2.730(k))}}$$

**Tabel 3 Model Regresi Logistik**

Variabel	Prediktor	Proorsi	Perseentase
Kondisi Fisik Tubuh	0	0,8	80%
Kondisi Fisik Tubuh	1	0,20	2%

Keterangan :

Kondisi Fisik Tubuh : (1) : Baik

Kondisi Fisik Tubuh : (0) : Tidak Baik

Berdasarkan tabel 3 menjelaskan jika pengemudi yang memiliki kondisi fisik tubuh baik mempunyai resiko untuk terjadinya potensi kecelakaan kerja sebesar 2%. Sebaliknya, jika pengemudi yang memiliki kondisi fisik tubuh tidak baik mempunyai resiko untuk terjadinya potensi kecelakaan kerja sebesar 80%.

Besar resiko terjadinya potensi kecelakaan kerja antara kondisi fisik tubuh yang tidak baik dengan kondisi fisik tubuh yang baik ialah :

$$\frac{P_0(X)}{P_1(X)} = \frac{0.8}{0.20} = 4$$

Angka tersebut menyatakan bahwa pengemudi yang memiliki kondisi fisik tubuh yang tidak baik mempunyai resiko terjadinya potensi kecelakaan kerja empat (4) kali lebih tinggi dibandingkan pengemudi yang kondisi fisik tubuhnya baik.

## Pembahasan

Dari 39 orang pengemudi truk yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 14 orang dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 25 orang. Jenis-jenis kecelakaan yang terjadi pada pengemudi truk tersebut antara lain :

tabrakan dengan kendaraan di belakang sebanyak 2 orang, tabrakan dengan kendaraan yang mendahului sebanyak 1 orang, terjatuh masuk kanal serta tabrakan dengan kendaraan di depan sebanyak 1 orang, terbalik (*tipe over*) sebanyak 1 orang, tabrakan dengan kendaraan yang di dahului sebanyak 3 orang, tabrakan dengan kendaraan di samping sebanyak 4 orang, tabrakan dengan kendaraan dari arah depan sebanyak 1 orang dan tabrakan dengan kendaraan di depan sebanyak 1 orang.

## Pengaruh Pengalaman Mengemudi Terhadap Potensi Kecelakaan Kerja

Dengan  $p$  value  $>0,25$  berarti variabel pengalaman mengemudi tidak memenuhi syarat untuk dilakukan uji regresi logistik berganda dengan metode backward stepwise.

Menurut hasil penelitian Rahim dkk (2013), bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku safety driving pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT Prima Karya Manunggal (PKM) dengan nilai  $\rho=0,021$  ( $p<0,05$ ) . Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 15 pengemudi yang memiliki perilaku baik mengenai safety driving dengan pengalaman mengemudi kurang. Hal tersebut terjadi karena pengemudi dengan pengalaman kurang masih tergolong dalam usia muda, sehingga konsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya sangat baik.

## Pengaruh Kemampuan Mengemudi Terhadap Potensi Kecelakaan Kerja

Dengan  $p$  value  $>0,25$  berarti variabel kemampuan mengemudi tidak memenuhi syarat untuk dilakukan uji regresi logistik berganda dengan metode backward stepwise.

Menurut hasil penelitian Purnomo (2010) mengenai hubungan faktor personal dengan tindakan mengemudi agresif pada pengemudi truk pengangkut produk, menyatakan adanya hubungan kemampuan dengan tindakan mengemudi

agresif pada pengemudi truk pengangkut produk di Sales Center PT X.

Menurut Kartika (2008), banyak pengemudi yang melakukan kegiatan lain saat mengemudi sehingga menyebabkan konsentrasi terganggu dan berisiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Lengah dapat mengakibatkan pengendara menjadi kurang antisipasi dalam menghadapi situasi di jalan raya, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas (Asrian, 2008).

Dalam UU RI No. 22 tahun 2009 bagian keempat paragraf 1 ketertiban dan keselamatan pasal 106, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Dalam kondisi lengah, pada umumnya pengemudi kurang antisipasi dalam menghadapi keadaan lalu lintas yang mendadak mengalami perubahan atau gerakan tiba-tiba. Pengemudi yang lengah biasanya tidak akan memperhatikan jalan sehingga tidak memprioritaskan pejalan kaki dan kendaraan yang melintas lurus, atau tidak memperhatikan laju kendaraan lainnya, seperti keadaan laju mobil angkutan umum yang sering didapati berhenti mendadak dalam hal menaikkan atau menurunkan penumpang ataupun tidak terlalu ke pinggir jalan memarkirkan angkutan umum saat berhenti.

### **Pengaruh Kondisi Fisik Tubuh Terhadap Potensi Kecelakaan Kerja**

Dengan  $\rho$  value  $<0,25$  berarti variabel kondisi fisik tubuh memenuhi syarat untuk dilakukan uji regresi logistik berganda. Setelah dilakukannya uji regresi logistik berganda dengan metode backward stepwise menunjukkan adanya pengaruh kondisi fisik tubuh terhadap potensi kecelakaan kerja terlihat dari nilai  $\rho=0,003$  ( $\rho<0,05$ ) dengan Exp ( $\beta$ ) sebesar 0,065. Mengacu pada hasil uji tersebut bahwa responden yang memiliki kondisi

fisik tubuh yang tidak baik mempunyai kecenderungan untuk potensi kecelakaan kerja sebesar 0,065 kali jika dibandingkan responden yang memiliki kondisi fisik tubuh yang baik.

Model regresi logistik untuk kondisi fisik tubuh terhadap potensi kecelakaan kerja adalah sebagai berikut :

$$f(X) = \frac{1}{1 + e^{-(\alpha + \beta_1 X_1)}}$$

Menjelaskan jika pengemudi yang memiliki kondisi fisik tubuh baik mempunyai resiko untuk terjadinya potensi kecelakaan kerja sebesar 2%. Sebaliknya, jika pengemudi yang memiliki kondisi fisik tubuh tidak baik mempunyai resiko untuk terjadinya potensi kecelakaan kerja sebesar 80%.

Besar resiko terjadinya potensi kecelakaan kerja antara kondisi fisik tubuh yang tidak baik dengan kondisi fisik tubuh yang baik ialah :

$$\frac{P_0(X)}{P_1(X)} = \frac{0.8}{0.20} = 4$$

Angka tersebut menyatakan bahwa pengemudi yang memiliki kondisi fisik tubuh yang tidak baik mempunyai resiko terjadinya potensi kecelakaan kerja empat (4) kali lebih tinggi dibandingkan pengemudi yang kondisi fisik tubuhnya baik. Semakin tidak baik kondisi fisik tubuh yang dirasakan oleh pengemudi maka akan menyebabkan potensi kecelakaan kerja semakin besar. Kondisi fisik tubuh yang tidak baik berpengaruh terhadap keperluan energi yang dibutuhkan dalam melakukan setiap aktivitas.

Sehingga disarankan bagi pengemudi untuk istirahat tidur dengan berbaring selama beberapa saat dan sebelum berangkat melanjutkan perjalanan supaya melakukan peregangan otot kaki, tangan, bahu dan seluruh badan untuk melepaskan ketegangan otot dan kantuk. Dalam Panduan Praktis Berlalu Lintas disebutkan senam santai sambil melepas kejenuhan mengemudi yang bisa dilakukan di dalam mobil maupun di luar mobil seperti melemaskan ketegangan pada pinggang, menghilangkan pegal pada

pundak dan punggung, menghilangkan penat tubuh bagian bawah, menghilangkan pegal-pegal di leher dan bagian punggung, melemaskan leher dan punggung, mengendurkan otot perut dan mengendurkan persendian punggung dan perut. Pengemudi wajib menyediakan minuman air mineral selama dalam perjalanan sehingga apabila merasa haus maupun mengantuk saat mengemudi dapat segera minum air tersebut.

Didalam Undang-Undang RI No.22 Tahun 2009 pasal 90 ayat 3 dan 4 menyebutkan bahwa setelah mengemudikan kendaraan bermotor selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam dan dalam hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

Menurut hasil penelitian Manurung (2012) mengenai hubungan faktor-faktor penyebab dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Medan tahun 2008-2010 diketahui bahwa hasil uji statistik diperoleh bahwa ada sebanyak 1 (100%) pengendara sepeda motor yang mengantuk dalam mengendarai kendaraannya mengakibatkan kecelakaan dengan meninggal dunia, sedangkan pengendara mengantuk yang mengakibatkan luka/cedera ada sebanyak 0 (0%). Nilai  $p \text{ value} = 0,049$ , maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengendara mengantuk dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor berupa meninggal dunia atau luka/cedera. Diketahui hasil uji statistik diperoleh ada sebanyak 1 (14,3%) pengendara sepeda motor yang mabuk dalam mengendarai kendaraannya mengakibatkan kecelakaan dengan meninggal dunia, sedangkan pengendara mabuk yang mengakibatkan luka/cedera ada sebanyak 6 (85,7%). Nilai  $p \text{ value} = 0,68$ , maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengendara mabuk dan akibat kecelakaan lalu lintas pada

pengendara sepeda motor berupa meninggal dunia atau luka/cedera.

### **Pengaruh Kondisi Kendaraan Terhadap Potensi Kecelakaan Kerja**

Menurut Bustan (2007), faktor kendaraan menyumbang 5% terhadap terjadinya kecelakaan. Dengan  $p \text{ value} < 0,25$  berarti variabel kondisi kendaraan memenuhi syarat untuk dilakukan uji regresi logistik berganda. Setelah dilakukannya uji regresi logistik berganda dengan metode backward stepwise menunjukkan tidak adanya pengaruh kondisi kendaraan terhadap potensi kecelakaan kerja terlihat dari nilai  $\rho = 0,164$  ( $\rho > 0,05$ ).

Dari hasil penelitian diketahui bahwa jenis kendaraan truk yang digunakan oleh pengemudi adalah truk dengan pembuatan tahun 1990an. Ketika melewati jalan yang rusak ataupun berlubang dengan membawa muatan yang cukup berat akan menimbulkan guncangan ke seluruh tubuh dan pengemudi akan merasa lelah. Pengemudi dan kenek truk terpapar oleh getaran yang secara langsung dipengaruhi oleh kendaraan dan karakteristik permukaan jalan. Getaran ini ditransmisikan melalui dasar kursi ke bagian pantat dan sepanjang sumbu tulang belakang melalui bagian belakang kursi. Selain itu, pedal dan setir mengirimkan getaran tambahan untuk kaki dan tangan pengemudi. Getaran ini, dalam kombinasi dengan postur duduk, akan mempengaruhi ketidaknyamanan bagi pengemudi dan kenek terutama ketika melakukan perjalanan yang jauh (Cucuz, 1994). Sehingga disarankan perusahaan menyediakan bantalan untuk mengurangi kelelahan yang disebabkan oleh getaran yang langsung ke bagian pantat maupun sumbu tulang belakang serta pengemudi terlebih dahulu memeriksa kendaraan sebelum mengemudi terutama sistem rem dan tekanan ban, jangan memaksakan

mengemudikan kendaraan yang tidak laik jalan.

Menurut Suma'mur P.K (1996) yang menyatakan bahwa secara umum paparan getaran mekanik pada tubuh dapat menyebabkan terganggunya kenyamanan dalam bekerja, mempercepat terjadinya kelelahan kerja dan munculnya gangguan-gangguan terhadap kesehatan kerja.

Pengemudi sebaiknya terlebih dahulu memeriksa kendaraan sebelum mengemudi terutama sistem rem, lampu isyarat, kaca spion dan tekanan ban, jangan memaksakan mengemudikan kendaraan yang tidak laik jalan.

Menurut hasil penelitian Manurung (2012) mengenai hubungan faktor-faktor penyebab dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Medan tahun 2008-2010 diketahui bahwa kecelakaan yang disebabkan lampu kendaraan mati mengakibatkan 1 (100%) pengendara meninggal dunia, sedangkan yang mengakibatkan luka/cedera ada sebanyak 0 (0%). Nilai *p value* = 0,049, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara lampu kendaraan dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor berupa meninggal dunia atau luka/cedera.

### **Pengaruh Kondisi Jalan Terhadap Potensi Kecelakaan Kerja**

Menurut Bustan (2007), faktor jalan mempunyai kontribusi terhadap kecelakaan sebesar 5% dan lingkungan fisik mempengaruhi kecelakaan sebesar 1%. Dengan *p value* <0,25 berarti variabel jalan memenuhi syarat untuk dilakukan uji regresi logistik berganda. Setelah dilakukannya uji regresi logistik berganda dengan metode backward stepwise menunjukkan tidak adanya pengaruh kondisi jalan terhadap potensi kecelakaan kerja terlihat dari nilai  $\rho=0,334$  ( $\rho>0,05$ ).

Kondisi jalan merupakan faktor lingkungan fisik yang erat hubungannya dengan pengguna atau pemakai jalan. Keadaan karakteristik fisik jalan juga erat hubungannya dengan kejadian kecelakaan

lalu lintas. Karakteristik jalan yang rusak, berlubang, belokan maupun licin dapat menyebabkan kecelakaan ketika pengguna atau pemakai jalan tidak berhati-hati saat mengemudikan kendaraan. Dibutuhkan konsentrasi saat mengemudi kendaraan. Sebab selain menyebabkan kecelakaan bagi pengguna atau pemakai jalan tersebut juga dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengguna atau pemakai jalan lain. Kecelakaan dapat menyebabkan kematian maupun luka atau cedera pada korban.

Menurut hasil penelitian Manurung (2012) mengenai hubungan faktor-faktor penyebab dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Medan tahun 2008-2010 diketahui bahwa jalan tanpa lampu, jalan rusak, jalan berlubang, tikungan tajam dengan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Medan.

Menurut hasil penelitian Sinaga (2012) mengenai gambaran faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Kota Medan tahun 2010 diketahui bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas juga disebabkan oleh lingkungan tanpa marka/rambu lalu lintas (1,9%) dan jalan berlubang dan jalan rusak masing-masing (0,6%).

### **Pengaruh Kondisi Cuaca Terhadap Potensi Kecelakaan Kerja**

Dengan *p value* >0,25 berarti variabel kondisi cuaca tidak memenuhi syarat untuk dilakukan uji regresi logistik berganda dengan metode backward stepwise.

Ketika kondisi hujan dibutuhkan kehati-hatian dalam mengemudi. Hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh dan jarak pandang pengemudi menjadi lebih pendek karena lebatnya hujan (Sugiharto, 2009)

Menurut hasil penelitian Manurung (2012) mengenai hubungan faktor-faktor penyebab dan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota

Medan tahun 2008-2010 diketahui bahwa kabut/mendung dan hujan tidak ada hubungan dengan akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Medan.

Menurut hasil penelitian Komba (2006), cuaca hujan sangat memberi kontribusi besar terhadap kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Kibaha, Tanzania dari tahun 2001-2004.

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor pengalaman mengemudi, kemampuan mengemudi dan kondisi cuaca tidak ada hubungan dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi truk di PT BerkatNugraha SinarLestari Tahun 2015.
2. Faktor kondisi fisik tubuh, kondisi kendaraan dan kondisi jalan ada hubungan signifikan dengan potensi kecelakaan kerja pada pengemudi truk di PT BerkatNugraha SinarLestari Tahun 2015.
3. Faktor kondisi fisik tubuh merupakan faktor yang memengaruhi potensi kecelakaan kerja dengan nilai  $\rho=0,003$  dan  $\text{Exp}(\beta)=0,065$  dengan analisis multivariat uji regresi logistik ganda.

## Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan yang diperoleh maka penulis memberikan saran untuk perbaikan selanjutnya :

1. Perusahaan menyediakan bantalan untuk kursi pengemudi, karena truk yang digunakan adalah truk yang berasal dari tahun 1990an sehingga ketika melewati jalan yang rusak menyebabkan getaran keseluruh tubuh.
2. Setelah mengemudi selama 4 jam pengemudi wajib melakukan istirahat minimal 30 menit, pada saat istirahat

tersebut sebaiknya pengemudi istirahat tidur dengan berbaring selama beberapa saat dan sebelum berangkat melanjutkan perjalanan supaya melakukan peregangan otot kaki, tangan, bahu dan seluruh badan untuk melepaskan ketegangan otot dan kantuk.

3. Merekomendasikan supaya pengemudi wajib menyediakan minuman air mineral selama dalam perjalanan sehingga apabila merasa haus maupun mengantuk saat mengemudi dapat segera minum air tersebut.
4. Pengemudi terlebih dahulu memeriksa kendaraan sebelum mengemudi terutama sistem rem, lampu isyarat, kaca spion dan tekanan ban, jangan memaksakan mengemudikan kendaraan yang tidak laik jalan.
5. Pengemudi lebih berhati-hati saat mengemudikan truk ketika melewati jalan yang rusak, jalan berlubang maupun karakteristik jalan lainnya yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.

## Daftar Pustaka

- Asrian., 2008. **Cara Berlalu Lintas**. <http://asrian.wordpress.com>. Diakses tanggal 19 Januari 2015.
- Bustan, M, N. 2007. **Epidemiologi Penyakit Tidak Menular**. Penerbit PT. Rineka Cipta. Jakarta .
- Cucuz, S., 1994. **Evaluation of Ride Comfort**. Int. J. Vehicle Design 15.
- Kartika, M., 2009. **Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok Tahun 2008**. Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Jakarta. <http://lib.ui.ac.id/opac/ui/>. Diakses tanggal 18 Januari 2015.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jenderal

- Perhubungan Darat Tahun 2014. **Perhubungan Darat Dalam Angka 2013**. <http://hubdat.dephub.go.id/>. Diakses tanggal 19 Januari 2015.
- Komba, D, D. 2006. **Risk Factors and Road Traffic Accidents in Tanzania: A Case Study of Kibaha District**. Tesis Fakultas Geografi. Norwegian University of Science and Technology (NTNU) : Norwegia. [ntnu.diva-portal.org](http://ntnu.diva-portal.org). Diakses tanggal 19 Mei 2015.
- Manurung, J.R.H., 2012. **Hubungan Faktor-faktor Penyebab dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan Tahun 2008-2010**. Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara, Medan. <http://www.repository.usu.ac.id/>. Diakses tanggal 18 Februari 2015.
- Purnomo, A., 2010. **Hubungan Faktor Personal Dengan Tindakan Mengemudi Agresif Pada Pengemudi Truk Pengangkut Produk**. Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro, Semarang. <http://eprints.undip.ac.id>. Diakses tanggal 19 Februari 2015.
- Ramli, S., 2010. **Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja OHSAS 18001**. Seri 01 Manajemen K3. Penerbit PT.Dian Rakyat. Jakarta .
- Sinaga, M.K., 2012. **Gambaran Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Medan Tahun 2010**. Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara, Medan. <http://www.repository.usu.ac.id/>. Diakses tanggal 18 Februari 2015.
- Standar OHSAS 18001: 2007 Tentang **Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja**.
- Sugiharto, A. 2009. **Sejumlah Kecelakaan Terjadi Saat Hujan di Jakarta**. <http://www.antara.co.id/arc/2009/1/13>. Diakses tanggal 19 Mei 2015.
- Suma'mur, P.K., 1989. **Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan**. Penerbit CV.Haji Masagung. Jakarta.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang **Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**.