

Hubungan Pelatihan dan Pengawasan dengan Perilaku Risiko pada Pengemudi Mobil Sampah

Relationship Training and Supervision with at Risk Behavior on Dump Truck's Driver

Yetti Murni¹, Buchari Lapau², Makomulamin³

^{1,2} Program Studi Magister Kesehatan Masyarakat STIKes Hang Tuah Pekanbaru1

³ Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKes Hang Tuah Pekanbaru

ABSTRACT

At risk behavior of driver is an unsafety driving and it could harm themselves and others. One of the causes of the at risk behavior are lack of monitoring supervision, behavior of the industrial society as well as public community that haven't been optimal yet. It is 88% accident at work that caused by the unsafety behavior. This research aimed to find out the relation between knowledge, behavior, education, training, SOP and also the supervision of at Risk Behavior for dump truck's driver. This was an observational analytic quantitative study with cross sectional approach. The samples were 122 dump truck drivers. Data processing was done in the stages of editing, coding, entry, cleaning and tabulating. Data analyze was conducted by univariate, bivariate, and multivariate. The result showed that variables which has causality relation with at risk behavior, were the training ($p=0,004$) and the supervision ($p=0,017$). The confounding variable were the SOP and behavior while the education was not related to the variable. The conclusion was there is a causality relation between training and supervision with "At Risk Behavior" of dump truck's driver. It is recommended for driver to participate in the training for work safety. It's also suggested for the supervisor to improving supervision method according to the policy and giving rewards to those drivers who's have great performance.

ABSTRAK

At Risk Behavior pengemudi adalah tindakan tidak aman pengemudi mobil dalam bekerja di jalan raya dalam keadaan normal yang dapat menimbulkan kerugian bagi diri sendiri maupun orang lain. Salah satu penyebab kejadiannya adalah pelaksanaan dan pengawasan yang belum maksimal, sekaligus perilaku masyarakat industri dan masyarakat umumnya yang belum optimal. Terjadi kecelakaan kerja 88% karena perilaku yang tidak aman (Unsafe behavior). Kasus kecelakaan yang terjadi terhadap pengemudi sampah sendiri erat kaitannya dengan perilaku sopir truk sampah sendiri, seperti berhenti tidak pada tempat yang tepat, tidak menghidupkan lampu hazard pada saat berhenti marka jalan, parkir sembarangan di lajur jalan sebelah kanan tanpa menggunakan tanda berhenti, dan sebagian supir ugal-ugalan pada saat mengendarai truk sampah pada saat di jalan raya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan, sikap, pendidikan, pelatihan, SOP dan pengawasan dengan at Risk Behavior pada pengemudi mobil sampah. Jenis penelitian yang digunakan adalah bersifat kuantitatif analitik observasional dengan jenis desain studi analytic cross sectional study. Sampel dalam penelitian ini adalah 122 pengemudi mobil sampah. Pengolahan data dilakukan dalam tahap-tahap editing, coding, entry, cleaning dan tabulating. Analisis data dilakukan secara univariat, bivariat dan multivariat. Hasil penelitian ini adalah variabel yang mempunyai hubungan sebab akibat dengan at Risk Behavior yaitu pelatihan ($p=0,004$) dan pengawasan ($p=0,017$). Variabel Confounding yaitu variabel SOP dan variabel sikap. Variabel yang tidak berhubungan yaitu pendidikan. Kesimpulan dalam penelitian ini adalah terdapat hubungan sebab akibat antara pelatihan dan pengawasan dengan at Risk Behavior pada pengemudi mobil sampah.

Keywords : At Risk Behavior, training and supervision.

Kata Kunci : perilaku resiko, pelatihan dan pengawasan

Correspondence : Makomulamin, Jl. Jalan Baru Perum Surya Graha Blok D9 Arengka Kota Pekanbaru.
Email : makomulamin@rocketmail.com, 0853 6352 3477

• Received 16 Oktober 2017 • Accepted 26 Februari 2019 • p - ISSN : 2088-7612 • e - ISSN : 2548-8538 •

DOI: <https://doi.org/10.25311/keskom.Vol5.Iss1.177>

Copyright ©2017. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative

Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>)

which permits unrestricted non-commercial use, distribution and reproduction in any medium

PENDAHULUAN

Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak terduga (tidak ada unsur kesengajaan) dan tidak diharapkan karena mengakibatkan kerugian, baik materiil maupun penderita bagi yang mengalaminya (Rejeki, 2015). Menurut Heinirich dengan teori dominonya mengemukakan bahwa perilaku dibawah standar (unsafe act) dan kondisi dibawah standar (unsafe conditions) merupakan penyebab langsung suatu kecelakaan dan penyebab utama dari kesalahan manajemen (Alamsyah, 2013).

Data dari BPJS Ketenagakerjaan akhir tahun 2015 menunjukkan telah terjadi kecelakaan kerja sejumlah 105.182 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 2.375 orang. Angka kecelakaan yang terjadi di Propinsi Riau tercatat sebanyak 491 kasus kecelakaan kerja. Salah satu penyebab kejadiannya adalah pelaksanaan dan pengawasan yang belum maksimal, sekaligus perilaku masyarakat industri dan masyarakat umumnya yang belum optimal (Ketenagakerjaan, 2016). Kasus kecelakaan yang terjadi terhadap pengemudi sampah sendiri erat kaitannya dengan perilaku sopir truk sampah sendiri, seperti berhenti tidak pada tempat yang tepat, tidak menghidupkan lampu hazard pada saat berhenti marka jalan, parkir sembarangan di lajur jalan sebelah kanan tanpa menggunakan tanda berhenti, dan sebagian supir ugal ugalan pada saat mengendarai truk sampah pada saat di jalan raya. Tentunya dampak yang timbul dari perilaku ini sangat membahayakan pengguna jalan yang ada di jalan raya itu sendiri dan mengancam keselamatan pengguna jalan raya.

Perilaku berisiko (at risk behavior) adalah perilaku kegagalan dalam mengikuti persyaratan dan prosedur-prosedur kerja yang benar sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan. At Risk Behavior pengemudi adalah tindakan tidak aman pengemudi mobil dalam bekerja di jalan raya (lalu lintas) dalam keadaan normal yang dapat menimbulkan kerugian bagi diri sendiri maupun orang lain (Winarsunu, 2008).

Kriteria pengemudi terdiri dari 9 kriteria perilaku berisiko, yaitu tidak membuat perencanaan perjalanan, tidak melakukan pre-trip inspection, tidak memakai sabuk pengaman, mengemudi dengan kecepatan tinggi, tidak menjaga jarak iring, menginjak rem mendadak, berpindah jalur secara tidak benar, tidak berpandangan luas; jauh dan mengaktifkan mata, dan bergerak mundur secara tidak benar.

Hasil penelitian (Yarmansyah, 2015) didapatkan bahwa At Risk Behavior (pengawasan) pengemudi berhubungan dengan terjadinya kecelakaan kerja. Hasil penelitian (Meisyalla, 2014) didapatkan bahwa faktor umur, perilaku bekerja dalam kondisi sakit, perilaku menggunakan ponsel, lama bekerja, perasaan lelah, perilaku merokok terdapat hubungan yang signifikan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi taksi. Sedangkan hasil penelitian (Shiddiq, 2013) didapatkan bahwa umur,

pengetahuan, sikap berhubungan dengan perilaku tidak aman pada karyawan.

Berdasarkan survey awal peneliti pada pengemudi mobil sampah terhadap 15 pengemudi mobil sampah, didapatkan 80% perilaku berisiko pengemudi mobil masih sangat tinggi karena masih banyak ditemukan pengemudi yang melakukan tindakan tidak aman sewaktu bekerja seperti tidak menggunakan sabuk pengaman, mengemudi dengan kecepatan tinggi dan menginjak rem mendadak. Faktor penghambat pengemudi dalam menerapkan keselamatan kerja yaitu karena pengetahuan, tingkat pendidikan yang masih rendah dan kurangnya kesadaran dari pengemudi untuk menjaga keselamatan kesehatan dalam bekerja.

Tujuan umum dari penelitian ini adalah diketahuinya faktor-faktor yang berhubungan dengan at Risk Behavior pada pengemudi mobil sampah. Sedangkan tujuan khusus penelitian ini adalah diketahuinya hubungan antara pengetahuan, sikap, pendidikan, pelatihan, SOP dan pengawasan pengemudi dengan at Risk Behavior pada pengemudi mobil sampah.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif analitik observasional dengan jenis desain analytic cross sectional study. Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi mobil sampah Di Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Kota Pekanbaru yang berjumlah 122 pengemudi mobil sampah.

Pengolahan data dilakukan dalam tahap-tahap editing, coding, entry, cleaning dan tabulating. Analisis data yang digunakan adalah analisis univariat, bivariat dengan uji chi square dan multivariat dengan regresi logistik ganda. Tujuan analisis variabel adalah untuk menggambarkan distribusi frekuensi masing-masing kategori variabel, dan untuk mendeteksi variabel homogen dimana salah satu kategorinya kurang dari 15%. Tujuan analisis variabel adalah untuk mendeteksi hubungan yang signifikan antara satu variabel independen dan satu variabel dependen dengan menghitung rasio odds (OR) pada tingkat kepercayaan 95% (CI 95%). Jika (CI 95%: POR => 1 -> 1) berarti hubungan yang signifikan (bahaya); Jika (CI 95%: POR = <1 -> 1) berarti tidak signifikan; Jika (CI 95%: POR = <1- <1) berarti signifikan (proteksi). Tujuan dari analisis regresi logistik ganda adalah untuk mendeteksi variabel independen yang dikonfirmasi terkait dengan satu perilaku tidak aman dengan melakukan dua tahap yaitu pemilihan bivariat dan pemodelan multivariat.

HASIL

Karakteristik penelitian, berdasarkan 122 pengemudi mobil sampah diketahui jenis kelamin pengemudi adalah semua laki-laki, dan rata-rata umur pengemudi ≥ 30 Tahun yaitu 112 pengemudi (91%).

Berdasarkan penelitian ini, diketahui bahwa pengemudi mobil sampah yang at risk behavior diperoleh 71 orang (58,2%) dan 51 orang (41,8%) pengemudi yang safe behavior. Dari 122 pengemudi mobil sampah diperoleh 20,5% pengemudi mobil sampah mempunyai pengetahuan kurang tahu tentang at Risk Behavior dan 86,1% pengemudi mobil sampah mempunyai pengetahuan kurang paham tentang at Risk Behavior. 63,1% pengemudi mobil sampah mempunyai sikap negatif tentang at Risk Behavior. 16,4% pengemudi mobil sampah mempunyai pendidikan rendah. 54,9% pengemudi mobil sampah tidak mendapatkan pelatihan terhadap pengemudi mobil sampah. 55,7% pengemudi mobil sampah tidak mengikuti SOP saat bekerja. 79,5% pengemudi mobil sampah tidak ada pengawasan saat bekerja.

Tabel 1.

**Analisis Bivariat dan Multivariat
hubungan pelatihan dan pengawasan
dengan at risk behavior pada pengemudi mobil sampah**

Variabel	Bivariat		Multivariat	
	Pvalue	OR (95%CI)	Pvalue	OR (95%CI)
Pengetahuan Tahu	0,665	1,358(0,546 -3,373)	-	-
Pengetahuan Paham	0,748	0,727(0,250 -2,114)	-	-
Sikap	0,074	2,116(1,0-4,479)	0,066	2,179(0,950-4,999)
Pendidikan	0,120	0,413(0,155 -1,099)	-	-
Pelatihan	0,016	2,629(1,254 -5,511)	0,004	3,298(1,467-7,415)
SOP	0,147	1,833(0,884 -3,802)	0,148	1,802(0,811-4,000)
Pengawasan	0,022	3,149(1,260 -7,869)	0,017	3,323(1,243-8,880)

Pada penelitian ini hasil pemodelan akhir multivariat didapatkan bahwa pelatihan berhubungan secara signifikan dengan at Risk Behavior pengemudi ($p=0,004$) (CI95%: OR = 1,467-7,415) dan pengawasan berhubungan secara signifikan dengan at Risk Behavior pengemudi ($p=0,017$) (CI95%: OR = 1,243-8,880).

Variabel confounding: variabel SOP confounding terhadap variabel sikap dan variabel sikap confounding terhadap variabel pelatihan. Variabel yang tidak berhubungan dengan at Risk Behavior adalah Pendidikan.

PEMBAHASAN

Pelatihan

Pada penelitian ini ditemukan bahwa pengemudi mobil sampah yang tidak mendapatkan pelatihan berpengaruh 3,29 kali untuk at Risk Behavior dibandingkan pengemudi dengan mendapatkan pelatihan tentang at Risk Behavior (CI95%: OR = 1,467-7,415). Pengemudi yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman yang menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan. Salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan adalah dengan memberikan pelatihan. Pelatihan diberikan dalam kurun waktu

yang ditentukan pada tempat kerja. Pelatihan merupakan kunci utama untuk mengatur, mengendalikan, meningkatkan pengetahuan pengemudi dalam perilaku.

Dalam hal ini variabel confounding yaitu variabel sikap. Pengemudi yang bersikap negatif berhubungan dengan adanya pelatihan pengemudi sehingga pengemudi akan mempengaruhi sikap dalam at Risk Behavior. Oleh karena itu, diharapkan kepada pengemudi agar mau mengikuti pelatihan tentang mengemudi untuk merubah sikap pengemudi dari sikap negatif ke sikap positif. Disarankan dapat memberikan kurikulum pelatihan dan biaya pelatihan bagi pengemudi mobil sampah, mengadakan pelatihan berkala minimal 6 bulan sekali dan pengemudi harus mengikuti 9 kriteria program BBS dari melihat/menonton video-video dan poster-poster tentang keselamatan dalam mengemudikan mobil.

Penelitian ini sesuai dengan penelitian Firmansyah (2013) menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku safety driving pada pengemudi ($p=0,049$).

Pengawasan

Pada penelitian ini ditemukan bahwa pengemudi mobil sampah yang tidak ada pengawasan berpengaruh 3,32 kali untuk at Risk Behavior dibandingkan pengemudi dengan ada pengawasan tentang at Risk Behavior (CI95%: OR = 1,243-8,880). Agar pengawasan berhasil maka manajer harus melakukan kegiatan-kegiatan pemeriksaan, pengecekan, pencocokan, inspeksi, pengendalian dan berbagai tindakan yang sejenis dengan itu, bahkan bilamana perlu mengatur dan mencegah sebelumnya terhadap kemungkinan adanya yang mungkin terjadi. Diharapkan kepada supervisor agar meningkatkan sistem pengawasan kepada pekerja sesuai titik wilayah (wilayah tugas supervisor) untuk memastikan pengemudi mobil sampah bekerja dengan baik dan bekerja sesuai dengan kebijakan/peraturan serta penambahan Sumber Daya Manusia (SDM) untuk supervisor.

Penelitian ini sesuai dengan penelitian Tasliati (2015) didapatkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengawasan dengan perilaku tidak aman ($p=0,000$). Sedangkan penelitian Yarmansyah (2015) di dapatkan ada hubungan yang signifikan antara pengawasan dengan perilaku tidak aman ($p=0,039$). Pengawasan harus dilakukan semaksimal mungkin untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja.

PEMBAHASAN

Faktor pelatihan dan pengawasan berhubungan signifikan terhadap at Risk Behavior pada pengemudi mobil sampah. Pengemudi yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman (at Risk Behavior) yang menjadi salah satu pemicu

terjadinya kecelakaan. Pelatihan merupakan kunci utama untuk mengatur, mengendalikan, meningkatkan pengetahuan pengemudi dalam perilaku. Kurangnya pengawasan kepada pengemudi mobil sampah mempengaruhi perilaku yang tidak aman. Untuk mencegahnya diharapkan kepada supervisor agar meningkatkan sistem pengawasan kepada pekerja sesuai titik wilayah. Diupayakan kepada pengemudi mobil sampah diwajibkan mengikuti pelatihan mengemudi untuk merubah sikap pengemudi dari sikap negatif ke sikap positif atau dikenal dengan istilah *defensive driving*, supervisor dapat meningkatkan sistem pengawasan kepada pekerja dengan melakukan pengawasan secara menyeluruh dan membuat kebijakan baru supaya dapat memberikan kurikulum dan biaya pelatihan bagi pengemudi mobil sampah, mengadakan pelatihan berkala minimal 6 bulan sekali dan pengemudi harus mengikuti 9 kriteria program BBS dari melihat/menonton video-video dan poster-poster tentang keselamatan dalam mengemudikan mobil.

Konflik Kepentingan

Kismiyatul Fitriya Muftika tidak memiliki konflik kepentingan pada penelitian ini.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang terlibat dalam penelitian ini, Kepada Ketua Prodi Magister Kesmas STIKes Hang Tuah Pekanbaru Dr. Mitra, SKM, MKM, Kepada Pembimbing Tesis Prof. Dr. dr Buchari Lapau, Makomul amin, SKM, M.Kes dan semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

DAFTAR PUSTAKA

- Darwis, D. 2014. Hubungan Motivasi dengan Kinerja Tenaga Kesehatan di Puskesmas Segeri Kecamatan Segeri Kabupaten Tangkep. Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Makassar.
- Fauzi, A.I. 2011. Analisis Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Karyawan di Puskesmas Kabupaten Jember. Universitas Jember.
- Feriyanto, A. dan Triana, E.S. 2015. Pengantar Manajemen (3 in 1) untuk Mahasiswa dan Umum, Kebumen: Mediatara.
- Handayani, T., 2012. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kinerja Petugas MTBS (Manajemen Terpadu Balita Sakit) di Puskesmas Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012. Universitas Indonesia.
- Harmiyati, L.M., Kurdi, F.N., & Sulastri. 2016. Pengaruh Karakteristik dan Kapabilitas Individu serta Karakteristik Organisasi terhadap Persepsi Kinerja Perawat Perkesmas di Puskesmas Kota Palembang. Jurnal Kedokteran dan Kesehatan, Vol 3, No. 1.
- Hendrayani, N.W.A., Indrayanthi, P.A., & Wijaya, I.P. (2015) Persepsi Pegawai Puskesmas tentang Sistem Pembagian Jasa Pelayanan Jaminan Kesehatan Nasional (JKN) di Kabupaten Karangasem. Public Health and Preventive Medicine Archive, Vol. 2, No. 1.
- Ilyas, Y., 2012. Kinerja, Teori, Penilaian dan Penelitian, Depok: Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia.
- Kementerian Kesehatan, R.I., 2014. Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 75 Tahun 2014 tentang Pusat Kesehatan Masyarakat.
- Kementrian Kesehatan, R.I., 2004. Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS).
- Kementerian Kesehatan, R.I., 2016. Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 21 Tahun 2016 tentang Penggunaan Dana Kapitasi Jaminan Kesehatan Nasional untuk Jasa Pelayanan Kesehatan dan Dukungan Biaya Operasional Pada Fasilitas Kesehatan Tingkat Pertama Milik Pemerintah Daerah.