



# Implementation Of Occupational Safety And Health Trans Metro Bus Drivers In Pekanbaru City

## Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Kota Pekanbaru

Dwi Musliha Putri, Makomulamin

Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKes) Hang Tuah Pekanbaru

### ABSTRACT

*It was recorded that there were 2 accident cases which resulted in 1 death in 2013. Similarly, another accident that resulted in death and several other accidents were reported to occur in 2014. Consequently, the number of accidents caused by the Trans Metro Pekanbaru City Bus is regarded to be high. The purpose of this study was to observe the Application of Occupational Safety and Health in Trans Metro Bus Drivers in Pekanbaru. An observational analytic quantitative approach with a cross-sectional research design was employed in this study. The population was the bus drivers. A simple random method was applied in the study and the respondents were 80 people. Bivariate test results showed that the p-value of training is = 0,001, the p-value of work experience is = 0,001, the p-value of health condition is = 0,688, the p-value of work stress is = 0,834, and the p-value of SOP is = 0,002. From the results of the bivariate test it can be concluded that there is a significant relationship between training, work experience, and SOP with the application of occupational safety and health in Pekanbaru Metro Trans Bus drivers. It is expected that the Department of Transportation and Communication of Pekanbaru should improve the qualifications of bus drivers by providing professional development and training to prevent any accidents at work.*

### ABSTRAK

Pada tahun 2013 terdapat 2 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 1 korban meninggal dunia. Begitu juga pada tahun 2014 sebanyak 1 kasus kecelakaan juga mengakibatkan 1 korban meninggal dunia dan beberapa kasus kecelakaan lain yang terjadi. Hal ini menunjukkan bahwa masih tingginya tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh Bus Trans Metro Kota Pekanbaru. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Kota Pekanbaru. Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah observasional dengan pendekatan kuantitatif analitik dengan desain penelitian cross sectional. Jumlah Populasi yang diteliti sebanyak 100 yang terdiri dari seluruh pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru dengan jumlah sampel 80 orang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah dengan cara acak sederhana. Hasil uji bivariate menunjukkan bahwa pelatihan pvalue= 0,001, pengalaman kerja pvalue= 0,001, kondisi kesehatan pvalue= 0,688, stress kerja pvalue= 0,834, dan SOP pvalue= 0,002. Dari hasil uji bivariate dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pelatihan, pengalaman kerja dan SOP dengan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Kota Pekanbaru. Diharapkan kepada Dinas Perhubungan Kominfo Kota Pekanbaru, lebih meningkatkan kualitas kerja pengemudi dengan cara memberikan bekal pendidikan dan pelatihan dalam usaha pencegahan kecelakaan secara berjenjang dan berkesinambungan sesuai tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.

**Keywords :** Occupational Safety and Health, Training, Work Experience, SOP.

**Kata Kunci :** Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Pelatihan, Pengalaman Kerja, SOP.

Correspondence : Makomulamin

Email : makomul\_amin@rocketmail.com , 0852 6352 3477

• Received 06 November 2019 • Accepted 15 Mei 2020 • p - ISSN : 2088-7612 • e - ISSN : 2548-8538 •

DOI: <https://doi.org/10.25311/keskom.Vol6.Iss1.459>

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 used, distribution and reproduction in any medium

## PENDAHULUAN

Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan (Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia).

Trans Metro Pekanbaru atau biasa disebut sebagai Trans Metro Pekanbaru atau Busway TMP adalah sebuah sistem transportasi bus rapid transit cepat yang terdapat di kota Pekanbaru. TMP mulai dioperasikan pada tanggal 18 Juni 2009 dengan melayani koridor 1 dan 2 oleh Dinas Perhubungan Kominfo Kota Pekanbaru. Jumlah armada Trans Metro Pekanbaru terdiri dari 20 unit bus berkapasitas 80 orang yang melayani 7 koridor. Pada tahun 2016 jumlah armada TMP bertambah sebanyak 50 bantuan dari kementerian perhubungan (Dinas Perhubungan, 2016).

Hasil observasi awal yang dilakukan dengan metode wawancara terhadap 5 orang pengemudi mengenai penerapan keselamatan kerja dan kendaraan yang dikendarainya maka diketahui bahwa 3 orang pengemudi busway mengaku belum mendapatkan pelatihan mengemudi, 4 orang mengalami stres kerja akibat ketidaksesuaian gaji yang diterima dengan masa kerja, dan 3 orang mengaku mengalami nyeri pinggang akibat kerja yang monoton sehingga hal tersebut dapat mempengaruhi penerapan keselamatan kerja pada pengemudi Bus TMP. Berdasarkan latar belakang tersebut jika dikaitkan dengan teori-teori piramida kecelakaan, bahwa 1 kecelakaan fatal didahului oleh kecelakaan ringan dan peristiwa hampir celaka. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang "Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Pengemudi Bus Trans Metro Kota Pekanbaru". Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan determinan penerapan keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) pada pengemudi bus TMP.

## METODE

Jenis dan penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah observasional dengan pendekatan kuantitatif analitik dengan desain penelitian adalah cross sectional. Penelitian ini dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan terminal Bus TMP. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Pengemudi Bus TMP yaitu berjumlah 100 orang dengan jumlah sampel 80 orang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah dengan cara acak sederhana (simple random sampling). Instrumen Penelitian yang digunakan adalah lembar observasi dan wawancara menggunakan kuesioner dengan indikator

penilaian lembar observasi mengacu kepada Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Analisa data menggunakan analisis univariat dan analisis bivariat. Teknik Sampel dilakukan dengan memberi nomor-nomor pada seluruh anggota populasi, lalu secara acak dipilih nomor-nomor sesuai dengan banyaknya jumlah sampel yang dibutuhkan (Umar, 2013).

## HASIL

### 1. Analisis Univariat

Tabel 1

Distribusi Responden Pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru

Penerapan K3	N	Persentase (%)
Tidak Selamat	49	61,3
Selamat	31	38,7
Pelatihan	N	Persentase (%)
Tidak Cukup	49	61,3
Cukup	31	38,7
Pengalaman Kerja	N	Persentase (%)
Kurang Berpengalaman	45	56,3
Berpengalaman	35	43,7
Kondisi Kesehatan	N	Persentase (%)
Tidak Sehat	16	20
Sehat	64	80
Stres Kerja	N	Persentase (%)
Stres	23	28,7
Tidak Stres	57	71,3
Penerapan SOP	N	Persentase (%)
Tidak Berjalan	42	52,5
Berjalan	38	47,5

Berdasarkan tabel 1, dapat dilihat dari 80 responden pada penelitian ini diketahui bahwa sebanyak 49 orang (61,3%) pengemudi tidak selamat dalam penerapan keselamatan dan kesehatan kerja. Sebanyak 49 orang (61,3%) pengemudi tidak cukup pelatihan, 64 orang (80%) pengemudi berada dalam kondisi sehat, sebanyak 57 orang (71,3%) pengemudi tidak mengalami stress kerja dan 42 orang (52,5%) pengemudi bekerja tidak menjalankan standar operasional prosedur

### 2. Analisis Bivariat

Hasil uji bivariat terhadap 5 variabel, yang berhubungan signifikan dengan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi Bus TMP yaitu pelatihan didapat p-value = 0,001, pengalaman kerja p-value = 0,001, dan SOP p-value = 0,002 sedangkan kondisi kesehatan p-value = 0,688, stres kerja p-value = 0,834 tidak ada hubungan. Hasil uji bivariat diketahui bahwa responden yang tidak cukup dalam pelatihan berisiko memiliki peluang 14,7 kali untuk tidak selamat dalam berkendara jika dibandingkan dengan responden yang selamat, responden yang kurang berpengalaman dalam berkendara berisiko 6,7 kali untuk tidak selamat dibandingkan dengan responden yang berkendara dengan Selamat dan responden yang tidak menjalankan SOP berisiko 5 kali untuk tidak selamat dalam berkendara jika dibandingkan dengan responden yang

berkendara dengan selamat.

Tabel 2

**Variabel yang berhubungan dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru**

Pelatihan	Penerapan Keselamatan Kerja						OR (95%CI)	P value
	Tidak selamat		Selamat		Total			
	n	(%)	n	(%)	N	%		
Tidak Cukup	41	83,7	8	16,3	49	100	14,734	<b>0,001</b>
Cukup	8	25,8	23	74,2	31	100	(4,880-44,487)	
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>61,3</b>	<b>31</b>	<b>38,8</b>	<b>80</b>	<b>100</b>		

Pengalaman Kerja	Penerapan Keselamatan Kerja						OR (95%CI)	P value
	Tidak Selamat		Selamat		Total			
	n	(%)	n	(%)	N	%		
Kurang Berpengalaman	36	80	9	20	45	100	6,769	<b>0,001</b>
Berpengalaman	13	37,1	22	62,9	35	100	(2,486-18,434)	
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>61,3</b>	<b>31</b>	<b>38,8</b>	<b>80</b>	<b>100</b>		

SOP	Penerapan Keselamatan Kerja						OR (95%CI)	P value
	Tidak		Selamat		Total			
	n	(%)	n	(%)	N	%		
Tidak Berjalan	33	78,6	9	21,4	42	100	5,042	<b>0,002</b>
Berjalan	16	42,1	22	57,9	38	100	(1,895-13,416)	
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>61,3</b>	<b>31</b>	<b>38,8</b>	<b>80</b>	<b>100</b>		

**PEMBAHASAN**

**Hubungan Pelatihan dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru**

Berdasarkan tabel 2 diperoleh analisis bivariat bahwa Pengemudi Bus TMP yang bekerja dengan tidak cukupnya pelatihan berisiko 14,7 kali untuk tidak selamat dalam berkendara jika dibandingkan dengan pengemudi yang berkendara dengan mengikuti cukup pelatihan. Menurut teori Hamalik dalam Efendi Y (2017), pelatihan merupakan suatu fungsi manajemen yang perlu dilakukan terus menerus dalam rangka pembinaan ketenagakerjaan dalam suatu organisasi. Secara spesifik, proses latihan itu merupakan serangkaian tindakan (upaya) yang dilaksanakan secara berkesinambungan, bertahap dan terpadu. Tiap proses pelatihan harus terarah untuk mencapai tujuan tertentu terkait dengan upaya pencapaian tujuan organisasi. Sejalan dengan penelitian Prasetya (2016), yang bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan safety driving pada pengemudi bus ekonomi di Terminal Terboyo Semarang, diperoleh hasil sebesar 55 % atau 22 dari 40 responden termasuk dalam kategori cukup dalam mengikuti pelatihan safety driving. Namun demikian, meskipun beberapa pengemudi telah mengikuti pelatihan safety driving, masih terdapat pengemudi yang berperilaku buruk dalam safety driving. Hal ini menjadikan para pengemudi tidak mempraktikkan atau melakukan safety driving ketika berkendara dan menjadikan sering terjadinya pelanggaran lalu lintas setiap harinya. Menurut Indonesian Safety Driving Center (2016) syarat untuk menjadi safety rider antara lain adalah kemampuan berkendara ahli, pengendara harus berkonsentrasi penuh secara terus menerus, sikap mental yang baik dengan selalu mematuhi peraturan rambu lalu lintas, hal ini diperoleh melalui pelatihan safety driving.

Berdasarkan hasil kuesioner di lapangan diketahui bahwa masih kurangnya pelatihan-pelatihan yang diikuti pengemudi bus. Masih terdapat pengemudi yang hanya baru mengikuti tes pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM). Pelatihan-pelatihan mengemudi belum secara menyeluruh diperoleh para pengemudi bus trans metro pekanbaru. Padahal pentingnya pelatihan yang diikuti dapat menentukan seseorang layak mengemudikan kendaraan umum atau tidak. Pengemudi yang tidak mengikuti pelatihan yang cukup akan mengakibatkan kondisi dan tingkah laku yang tidak safety. Sebaliknya pada pengemudi yang mengikuti pelatihan dengan cukup mereka akan mengetahui pentingnya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja dalam berkendara dengan safety.

Solusi dalam permasalahan ini sebaiknya pengemudi bus trans metro pekanbaru mengikuti pelatihan-pelatihan seperti sertifikasi kelayakan supir, pelatihan safety driving, pelatihan defensive driving, pelatihan memarkir kendaraan, mengikuti arus rambu lalu lintas, dan lain sebagainya. Tujuan dari pelatihan ini adalah untuk menumbuhkan budaya keselamatan dan budaya tertib berlalu lintas. Dengan demikian dengan adanya pemberian pelatihan bagi pengemudi, pengemudi tersebut dapat meningkatkan kinerja untuk memiliki keterampilan dan kemampuan dalam mengemudi.

**Hubungan Pengalaman Kerja dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru**

Berdasarkan tabel 2 diperoleh hasil analisis bahwa pengemudi bus TMP yang bekerja dengan tidak cukupnya pengalaman kerja berisiko 6,7 kali untuk tidak safety dalam berkendara. Menurut teori Suma'mur (2009), menyatakan bahwa pengalaman seseorang untuk mengenal bahaya di tempat kerja akan semakin membaik seiring dengan bertambahnya masa kerja, sehingga pada pekerja lama akan lebih mengenal titik-titik bahaya pada tempat kerja mereka yang pada akhirnya dapat meminimalkan terjadinya kesalahan (error) yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

Menurut Sholehudin (2013), dikarenakan mengemudi merupakan pekerjaan yang bersifat khusus yang menuntut keterampilan, kewaspadaan, serta konsentrasi seseorang dalam mengemudikan kendaraan pada kondisi apapun. Dengan pengalaman mengemudi menjadikan seseorang memiliki pengetahuan dan pengalaman tentang bagaimana semestinya mengemudi. Hal ini selaras dengan penelitian Pratama (2013) yang menyatakan bahwa semakin bertambahnya masa kerja maka akan semakin rendah persentase pekerja tersebut untuk melakukan unsafe action. Pengemudi yang tidak memiliki pengalaman yang baik dan diikuti dengan perilaku yang benar dalam berkendara akan mengakibatkan kondisi dan tingkah laku yang tidak safety. Sebaliknya pada pengemudi yang memiliki pengalaman yang baik dan menjalankan pekerjaan sesuai

dengan pelatihan yang telah diperoleh dengan benar dalam berkendara maka pengemudi akan menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja dalam berkendara dengan safety.

Dengan masa kerja yang lama maka akan memberikan pengalaman lebih kepada pengemudi bus yaitu dengan bertambahnya kemampuan, keterampilan, dan pengetahuan dalam mengendarai bus. Solusi dalam permasalahan ini yaitu untuk mendukung keterampilan dari pengalaman dan cara yang benar dalam mengendarai bus diperoleh dari pelatihan dan praktek mengemudi yang defensive. Berlatih yang benar dan dilakukan oleh instruktur defensive driving.

#### **Hubungan Kondisi Kesehatan dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru**

Berdasarkan tabel 2 diperoleh hasil uji chi square didapat  $p\text{-value} = 0,688$  lebih besar dari  $\alpha = 0,05$  maka  $H_0$  diterima, hal ini berarti tidak ada hubungan kondisi kesehatan dengan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi Bus TMP. Menurut Sucipto (2014), peran kesehatan dalam ilmu kesehatan kerja berkontribusi dalam upaya perlindungan kesehatan para pekerja dengan upaya promosi kesehatan, pemantauan dan surveilan kesehatan serta upaya peningkatan daya tubuh dan kebugaran pekerja. Menurut Riedley J (2008) ketika seorang pekerja dihadapkan pada kondisi atau material tertentu yang memungkinkan reaksi yang berdampak terhadap kondisi kesehatannya, disinilah peran penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) sangat dibutuhkan.

Hasil penelitian ini bertentangan dengan hasil penelitian Irianto dan Djaja, (2015) yang menyatakan bahwa status kesehatan pengemudi bus dapat mempengaruhi keselamatan kerja. Penentuan kondisi kesehatan pengemudi ditentukan ketika mengemudikan kendaraannya. Jika pengemudi dalam keadaan mengantuk/lelah atau dibawah pengaruh obat karena sakit, maka pengemudi tidak memiliki kewaspadaan yang baik untuk menjalankan kendaraan. Dan juga bila bekerja sebagai pengemudi bus yang sebagian besar waktunya dalam keadaan duduk akan lebih mudah terserang penyakit nyeri tulang belakang atau dikenal dengan nama low back pain.

Pengemudi yang kondisi kesehatannya tidak baik akan mengakibatkan terjadinya masalah saat mengemudi, hal ini dapat mengakibatkan kondisi dan tingkah laku yang tidak safety. Sebaliknya pada pengemudi yang kondisi kesehatannya baik, mereka dapat mengemudi dengan aman dan dapat menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja dalam berkendara dengan safety.

Berdasarkan hasil kuesioner dan pemeriksaan kesehatan dilapangan, diperoleh bahwa rata-rata pengemudi memiliki kondisi kesehatan yang baik dan gaya hidup sehat yang memungkinkan untuk mengemudikan bus TMP. Akan tetapi masih terdapat pengemudi yang mengaku mengalami gangguan

nyeri pinggang dan merokok disela pekerjaannya. Hal ini sebaiknya menjadi perhatian khusus agar penerapan keselamatan dan kesehatan kerja dapat dijalankan dengan baik.

Solusi dalam permasalahan ini adalah walaupun kondisi kesehatan pengemudi dalam kategori baik namun untuk mengantisipasi permasalahan yang tidak diharapkan yaitu dengan melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala agar kondisi kesehatan pengemudi bus dapat terpantau dengan baik. Dan juga memberikan jam istirahat setiap 2 jam sekali selama 15 menit untuk melakukan peregangan tubuh agar berkurangnya nyeri pinggang yang dialami pengemudi bus. Hal ini berguna untuk keselamatan penumpang dan juga pengemudi itu sendiri.

#### **Hubungan Stres Kerja dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru**

Hasil uji chi square didapat  $p\text{-value} = 0,834$  lebih besar dari  $\alpha = 0,05$  maka  $H_0$  diterima, hal ini berarti tidak ada hubungan stress kerja dengan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada Pengemudi Bus TMP. Menurut teori Sucipto (2014) stress kerja adalah proses interaksi antara seorang karyawan dengan aspek-aspek pekerjaannya. Stress kerja dipengaruhi oleh faktor-faktor yang bersumber dari organisasi, stress kerja juga banyak berasal dari dalam organisasi. Pengaruh stres terhadap pekerja bermacam-macam tergantung pada tingkat prediktabilitas dan tingkat kontabilitasnya (Rees, 1982 dan Prawirohusodo, 1988 dalam Maurits, L, 2013).

Hasil penelitian ini bertentangan dengan penelitian Fikri dan Napitupulu (2015) yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh faktor kepribadian dan stress kerja supir dengan kecelakaan jalan raya pada supir bus kota Pekanbaru. Berdasarkan hasil uji korelasi product moment ditemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara stress kerja dengan kecelakaan supir bus. Berdasarkan hasil analisis diperoleh nilai korelasi sebesar 0,682 dengan nilai  $p\text{-value} = 0,000$ . ( $p < 0,01$ ).

Hal ini diperkuat dari hasil penelitian terdahulu mengenai faktor kepribadian sebagai faktor yang mempengaruhi terhadap kecelakaan jalan raya berlandaskan kepada teori Sifat Kepribadian big five personality traits model yang dikemukakan oleh seorang psikolog terkenal yaitu Lewis Goldberg. Penelitian-penelitian meta analisis di Barat kebanyakan para pakar psikologi transportasi belum menunjukkan kesamaan hasil penelitian tentang faktor personality big five apa yang mempunyai pengaruh yang signifikan menyebabkan kecelakaan jalan raya, beberapa peneliti menyatakan bahwa faktor kehematan adalah puncak kemalangan jalan raya, tetapi peneliti lain di Barat juga menemukan bukan faktor kehematan tetapi faktor kepersetujuan yang menjadi faktor kemalangan jalan raya, diikuti faktor stress kerja supir. Oleh karena itu, kajian-kajian lalu masih menunjukkan bahwa faktor tersebut masih tidak konsisten menjadi penyebab kecelakaan jalan raya.

Pengemudi yang mengalami stress kerja akan mengakibatkan

terjadinya masalah saat mengemudi, hal ini dapat mengakibatkan kondisi dan tingkah laku yang tidak safety. Sebaliknya pada pengemudi yang tidak mengalami stres kerja, mereka dapat mengemudi dengan aman dan dapat menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja dalam berkendara dengan safety.

Berdasarkan hasil kuesioner dilapangan diketahui bahwa para pengemudi memiliki hubungan yang baik antara sesama pengemudi lainnya dan tidak memiliki tekanan atau beban pikiran saat mengendarai bus sehingga penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi bus TMP dapat dijalankan dengan baik. Solusi dalam permasalahan ini dengan mempertahankan hubungan sesama pekerja dengan baik agar tidak mempengaruhi kondisi psikis saat mengendarai bus dan dapat menerapkan keselamatan dalam berkendara.

#### **Hubungan SOP dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Pengemudi Bus Trans Metro Pekanbaru**

Berdasarkan tabel analisis bivariat bahwa pengemudi bus TMP yang bekerja tidak sesuai dengan SOP mempunyai risiko 5 kali untuk tidak safety dalam berkendara jika dibandingkan dengan pengemudi yang berkendara sesuai dengan SOP. Menurut Tambunan (2013), Standar operasional prosedur (SOP) adalah pedoman yang berisi prosedur-prosedur operasional standar yang ada didalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang dilakukan oleh orang-orang di dalam organisasi yang merupakan anggota organisasi agar berjalan efektif dan efisien, konsisten, standar dan sistematis.

Hal ini selaras dengan penelitian yang dilakukan Herawati (2016), dari hasil uji hipotesis didukung dengan hasil uji bertahap, didapatkan hasil analisis regresi bertahap menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang sangat signifikan antara prosedur kerja (SOP) dengan keselamatan kerja dengan nilai  $\beta = 0,409$ ,  $t_{hitung} = 4,130 > t_{tabel} = 0,677$  dan  $p = 0,000 < 0,050$ .

Berdasarkan hasil kuesioner dilapangan diketahui bahwa penerapan program kerja sesuai SOP yang telah diatur oleh Dinas Perhubungan Kominfo Kota Pekanbaru belum sepenuhnya dilaksanakan dengan baik, masih ada pengemudi yang tidak menjalankan atau mematuhi SOP yang telah ditetapkan. Pengemudi masih beranggapan ketika melakukan pekerjaan sesuai urutan SOP yang ada, akan memakan waktu yang lama. Salah satunya adalah safety belt, baik dari pihak manajemen maupun sopir bus itu sendiri kurang memperhatikan alat pelindung diri selama bertugas. Walaupun sudah tersedia safety belt sebagai pelindung selama perjalanan, masih banyak pengemudi yang menganggap remeh dan tidak mematuhi penggunaan safety belt dengan alasan merasa tidak nyaman dan terganggu. Bahkan tak jarang penggunaan safety belt hanya sekedar saja, asal diselempangkan ke samping tanpa dikunci

dengan benar. Padahal, safety belt cukup menjamin keamanan agar kepala tidak terbentur saat mengerem mendadak maupun terjadi benturan.

Pengemudi yang tidak menjalankan SOP dengan benar akan mengakibatkan terjadinya masalah saat mengemudi, hal ini dapat mengakibatkan kondisi dan perilaku yang tidak safety. Sebaliknya pada pengemudi yang menjalankan SOP dengan benar, mereka dapat mengemudi dengan aman dan dapat menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja dalam berkendara dengan safety.

Solusi dalam permasalahan ini yaitu dengan menjalankan SOP yang telah ditetapkan seperti memanaskan bus, memeriksa kondisi fisik sebelum menjalankan bus, mengendarai bus dengan batas kecepatan 40 km/jam, menggunakan alat pelindung saat mengendarai bus seperti safety belt, dan juga menjaga jarak antara bus yang dikendarai dengan pengemudi lainnya dengan batas 4 detik atau dengan kecepatan 40 Km/Jam dengan jarak aman 44 Meter.

## KESIMPULAN

Faktor pelatihan, pengalaman dan SOP berhubungan dengan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) pada pengemudi bus Trans Metro Pekanbaru. Pelatihan safety driving/defensive driving bertujuan untuk meningkatkan awareness dan practices safety driving. Sehingga SOP yang ada tidak diperhatikan dan pengemudi lebih berpedoman kepada pengalaman yang diperoleh selama mengemudikan Bus selama ini. Upaya yang harus dilakukan adalah dengan memberikan pelatihan safety driving/defensive driving kepada pengemudi serta melakukan sosialisasi pentingnya penerapan SOP agar didalam menjalankan tugasnya terhindar dari kecelakaan kerja dan mentaati aturan lalu lintas.

### Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih sebesar-besarnya kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang telah memberikan izin peneliti serta memberikan data sekunder yang dibutuhkan dan kepada responden yang telah memberikan informasi dalam penelitian ini

## DAFTAR PUSTAKA

- Fikri & Lisfarika Napitupulu (2015). Pengaruh Faktor Kepribadian dan Stres Kerja Supir dengan Kecelakaan Jalan Raya pada Supir Bus Kota Pekanbaru. Universitas Islam Riau, Vol.09 no.03 T a h u n 2015.<http://jurnal.uir.ac.id/index.php/index/search/titles?searchPage=14>. (diakses 27 Agustus 2017)
- Herawati, T (2016). Pengaruh Prosedur Kerja dan Manajemen Diri Terhadap Keselamatan Kerja pada Karyawan PT. Alam Jaya Pratama di Kecamatan Loa

- Janan Kabupaten Kukar. Universitas Mulawarman, vol.04 no.03. [http://ejournal.psikologi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2016/09/Jurnal.Titia.Herawati\(09-20-16-09-38-58\).pdf](http://ejournal.psikologi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2016/09/Jurnal.Titia.Herawati(09-20-16-09-38-58).pdf). (diakses 27 Agustus 2017)
- Irianto, J & Sarimawarja Djaja, (2015). Status Kesehatan Pengemudi dan Kelaikan Bus Menjelang Mudik Lebaran. Media Litbang, vol. 26 no. 03, September 2016. <http://ejournal.litbang.depkes.go.id/index.php/MPK/article/viewFile/4969/4624>. (diakses 27 Agustus 2017)
- Indonesia Safety Driving Centre. (2016). Basic Theori of Riding. Jakarta. ISDC
- Maurits L, (2013). Selintas Tentang Kelelahan Kerja. Yogyakarta. Amara Books.
- Pratama, A (2015). Hubungan Karakteristik Pekerja dengan Unsafe Action pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya. The Indonesian Journal Of Occupational Safety and Healt, Vol. 4, No. 1 Jan-Jun 2015: 64-73 (Diakses 9 Oktober 2017)
- Prasetya, (2016). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang. Universitas Diponegoro, vol.04 no.03 Juli 206. <https://media.neliti.com/media/publications/18672>. (Diakses 27 Agustus 2017).
- Profil Dinas Perhubungan Kominfo. (2016).
- Ridley, J (2008). Ikhtisar Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Edisi Ketiga. (Soni Astranto, Penerjemah). Jakarta: Erlangga.
- Sholehudin, Moch. 2013. Hubungan Personal Faktor dengan Unsafe Action di Unit X- PT.Baja X, Jurnal. Surabaya, ADLN Perpustakaan Universitas Airlangga.
- Sucipto, C. (2014). Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Yogyakarta: Gosyen Publishing.
- Suma'mur, P.K. (2009). Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung. Cetakan XII
- Tambunan, R, M. (2013). Pedoman Penyusunan Standard Operating Procedures (SOP). Jakarta. Edisi kedua, Maiestas Publishing
- Teori-Kepribadian-Model-Lima-Besar-Big-Five-Personality. (n.d) [https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/ra-ta-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/ra-ta-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr)
- Yuli Kartika Efendi , Pelaksanaan Program Pendidikan Pelatihan Di Dinas Tenaga Kerja Transmigrasi Dan Kependudukan Pemerintah Propinsi Jawa Timu.r Jurnal Ilmiah Kependidikan, Vol. X, No. 2 (Maret 2017) (Diakses 14 Mei 2020).