GAYA HIDUP DAN RISIKO KECELAKAAN PADA PENGEMUDI BUS ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI (AKAP)

Pratiwi Kusuma Putri¹, Kawi¹, Ratna Muliawati¹, Baju Widjasena²

¹Program Studi Kesehatan Masyarakat, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Kendal

²Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Diponegoro

r.moelia@gmail.com

ABSTRAK

Kejadian kecelakaan lalu lintas darat cenderung mengalami peningkatan. Salah satu penyumbang kecelakaan lalu lintas darat adalah kecelakaan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Kecelakaan bus AKAP ini berisiko menimbulkan kerugian karena menyangkut keselamatan penumpang dan pengguna jalan lain. Risiko kecelakaan ini erat kaitannya dengan kesehatan dan kebugaran pengemudi bus. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara gaya hidup dengan risiko kecelakaan pada pengemudi bus AKAP yang melintasi Kabupaten Kendal. Penelitian ini merupakan penelitian obsersional-analitik. Penelitian dilakukan di RM.X dengan responden sebanyak 40 orang pengemudi bus AKAP. Pengumpulan data melalui wawancara dengan kuesioner. Data dianalisis secara statistik dengan uji chi square. Hasil penelitian menunjukkan tidak ada hubungan yang bermakna antara kebiasaan olahraga (nilai $p = 0,654$), pola istirahat (0,279), dan pola makan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi bus AKAP. Seluruh pengemudi bus AKAP (100%) memiliki pola makan tidak seimbang. Disarankan pengemudi bus AKAP untuk lebih memperhatikan kebugaran, kebiasaan istirahat serta kebiasaan makan, agar saat mengemudi selalu dalam kondisi prima.

Kata kunci : Gaya hidup, pola istirahat, kebiasaan makan, risiko kecelakaan, pengemudi bus

LIFESTYLE AND RISK OF ACCIDENTS ON THE INTER-CITY INTER-PROVINCE BUS ACCIDENT (AKAP)

ABSTRACT

Land traffic accident incidents tend to increase. One of the contributors to land traffic accidents is the Inter-City Inter-Province bus accident (AKAP). This AKAP bus accident risks causing losses because it involves the safety of passengers and other road users. This accident risk is closely related to the health and fitness of the bus driver. This study aims to determine the relationship between lifestyle and risk of accidents on AKAP bus drivers who cross the Kendal Regency. This study is an analytical-analytical study. The research was conducted at RM.X with 40 respondents as AKAP bus drivers. Data collection through interviews with questionnaires. Data were analyzed statistically by the chi square test. The results showed no significant relationship between exercise habits (p value = 0.654), rest pattern (0.279), and diet with the incidence of workplace accidents in AKAP Bus drivers. All AKAP bus drivers (100%) have an unbalanced diet. AKAP bus drivers are advised to pay more attention to fitness, rest habits and eating habits, so that when driving is always in top condition.

Keywords: Lifestyle, sleep pattern, eating habits, risk of accident, bus driver

PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah kendaraan memberikan dampak negatif di jalan raya, antara lain meningkatnya kepadatan lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas termasuk salah satu penyebab kematian di dunia. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian pada anak muda berusia 5-29 tahun. The *Global Status Report on Road Safety 2018* melaporkan bahwa jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi di Asia Tenggara sebesar

20,7/100.000 penduduk (World Health Organization (WHO), 2018).

Berdasarkan data dari Polres Kendal, selama tahun 2017 terjadi 587 kasus kecelakaan lalu lintas, dimana 2,89% dari kasus tersebut disumbangkan oleh kecelakaan bus (Polres Kendal, 2017). Kecelakaan bus akan memberikan dampak yang merugikan dan berakibat fatal karena membawa penumpang dalam jumlah besar. Penyebab utama terjadinya kecelakaan adalah faktor pengemudi dan faktor kendaraan (Wicaksono,

Fathurochman, Riyanto, & Wicaksono, 2014). Faktor pengemudi memberikan kontribusi sekitar 75-80% terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas (Bustan, 2007).

Faktor pengemudi yang seringkali menjadi penyebab kecelakaan yaitu lengah, lelah, dan mengantuk (Polantas RI, 2013). Pengemudi bus yang lengah, lelah, dan mengantuk mengalami penurunan konsentrasi sehingga berisiko tinggi mengalami kecelakaan. Untuk itu, pengemudi bus dituntut untuk selalu dalam keadaan prima dan bugar. Pengemudi bus AKAP menempuh jarak dan waktu perjalanan yang sangat lama dengan jam kerja pada malam hari sehingga diperlukan kondisi kebugaran dan kesehatan yang baik. Kebugaran pengemudi bus antara lain dipengaruhi oleh pola istirahat, dan asupan kalori (Fahmi, 2015). Gaya hidup kurang sehat pada pengemudi bus seperti pola makan, istirahat tidak teratur, rendahnya kebiasaan olahraga, tingginya kebiasaan merokok, dan konsumsi minuman beralkohol sangat memungkinkan pengemudi untuk mengalami kelelahan tingkat berat dan gangguan kesehatan (Namira & Nurhayati, 2014). Hal inilah yang mendorong peneliti untuk melakukan sebuah studi mengenai gaya hidup dan risiko kecelakaan pada pengemudi bus antar kota antar provinsi (AKAP). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gaya hidup serta menganalisis hubungan antara gaya hidup pengemudi bus AKAP dengan risiko kecelakaan.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian observasional analitik dengan pendekatan *cross-sectional*, yaitu menganalisis faktor gaya hidup yang berhubungan dengan risiko kecelakaan pada pengemudi bus AKAP. Faktor gaya hidup dan risiko kecelakaan diukur pada satu waktu. Penelitian dilakukan di Kabupaten Kendal yang berada di jalur PANTURA dan menjadi jalur utama yang dilewati oleh bus AKAP. Subyek dalam penelitian ini adalah pengemudi bus AKAP di RM X yang merupakan tempat pemberhentian bus AKAP. Besar sampel dalam penelitian ini sebanyak 40 orang pengemudi bus AKAP yang dipilih dengan teknik *purposive sampling*.

Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara terstruktur menggunakan kuesioner. Data yang dikumpulkan meliputi karakteristik demografis pengemudi bus

(umur, jenis kelamin, tingkat pendidikan), gaya hidup (kebiasaan olah raga, pola istirahat, dan kebiasaan makan), serta risiko kecelakaan. Kebiasaan olah raga meliputi rutinitas olah raga, lama waktu berolah raga, dan jenis olah raga yang dilakukan. Pola istirahat meliputi kualitas tidur, lama tidur dalam sehari, dan lama istirahat saat bekerja. Kebiasaan makan meliputi proporsi makanan seimbang, frekuensi makan, dan konsumsi kopi. Risiko kecelakaan berdasarkan frekuensi kecelakaan yang dialami oleh pengemudi bus selama kurun waktu 6 bulan terakhir sebelum penelitian dilakukan. Data dianalisis secara deskriptif dalam bentuk distribusi frekuensi untuk menggambarkan gaya hidup pengemudi bus AKAP dan risiko kecelakaan yang pernah dialami. Analisis data dilanjutkan dengan uji statistik untuk menguji hubungan antara faktor gaya hidup dengan risiko kecelakaan pada pengemudi bus AKAP. Analisis dilakukan menggunakan uji *chi square*.

HASIL

Hasil wawancara terhadap pengemudi bus AKAP diperoleh informasi bahwa dalam setiap rute perjalanan, terdapat 2 (dua) orang pengemudi dalam satu bus. Pergantian pengemudi dilakukan sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat, biasanya setelah menempuh sekitar 6 jam perjalanan. Pengemudi bus AKAP seluruhnya adalah laki-laki dengan usia rata-rata 45 tahun, tertua berusia 60 tahun dan termuda 27 tahun. Pengemudi bus AKAP rata-rata sudah bekerja menjadi pengemudi bus selama 18 tahun. Terdapat 1 orang pengemudi bus yang baru bekerja selama 4 bulan dengan riwayat pekerjaan sebelumnya adalah pengemudi truk sebuah perusahaan. Pengemudi bus AKAP sebagian besar (52,5%) berpendidikan tamat SMA.

Dalam kurun waktu 6 bulan terakhir, terdapat 6 (15%) kasus kecelakaan yang dialami oleh pengemudi bus AKAP dengan kategori kecelakaan ringan dan tidak ada korban jiwa ataupun korban luka. Ada 4 pengemudi bus yang hampir mengalami kecelakaan (*near miss*) yang disebabkan karena pengemudi kurang beristirahat sehingga dalam kondisi kantuk berlebih (*drowsiness*).

Tabel 1.
 Karakteristik Pengemudi Bus AKAP (n = 40)

Variabel	Minimal-maksimal	Mean ± SD
Umur	27 – 60	45 ± 8,187
Masa kerja	0 – 36	18± 8,520
Tingkat pendidikan		
- Tidak sekolah	2 (5,0%)	
- Tamat SD	6 (15,0%)	
- Tamat SMP	9 (22,5%)	
- Tamat SMA	21(52,5%)	
- Tamat Perguruan Tinggi	2 (5,0%)	
Risiko kecelakaan		
- Kecelakaan ringan	6 (15,0%)	
- <i>Near miss</i>	4 (10,0%)	
- Tidak	30 (75,0%)	

Tabel 2.
 Distribusi Frekuensi Kebiasaan Olah Raga Pengemudi Bus AKAP (n = 40)

Variabel	f	%
Kebiasaan olah raga		
- Ya	15	37,5
- Tidak	25	62,5
Frekuensi olah raga dalam 1minggu		
- 1 kali	12	30,0
- 2 kali	3	7,5
- Tidak berolahraga	25	62,5
Durasi berolah raga		
- 15-30 menit	11	27,5
- 30-45 menit	2	5,0
- 1 jam	2	5,0
- Tidak berolahraga	25	62,5
Jenis olah raga		
- Lari	9	60,0
- Bulutangkis	3	20,0
- Voli	1	6,7
- Sepeda	2	13,3

Kebiasaan olah raga yang dimiliki oleh pengemudi bus AKAP cukup baik dilihat dari 37,5% pengemudi sudah melakukan olah raga rutin dengan durasi sekitar 15-30 menit. Jenis olah raga yang paling sering dilakukan adalah lari (60%). Sebagian besar pengemudi bus AKAP (82,5%) memiliki pola istirahat tidak berkualitas. Pengemudi tidak dapat tidur tenang tanpa bermimpi. Sebagian besar pengemudi bus AKAP (62,5) tidur selama 4-5 jam sehari. Pengemudi bus AKAP memiliki waktu istirahat sekitar 30-45 menit saat bekerja. Pengemudi bus AKAP memiliki kebiasaan makan tidak seimbang. Pengemudi cenderung makan lebih

banyak karbohidrat, dan minim serat. Sebanyak 52,5% pengemudi bus AKAP memiliki kebiasaan minum kopi untuk menghindari kantuk. Sebagian besar mengkonsumsi kopi sekitar 2-3 gelas per hari.

Tabel 3.
 Distribusi frekuensi pola istirahat pengemudi bus AKAP

Variabel	f	%
Kualitas Tidur		
- Tidak berkualitas	33	82,5
- Berkualitas	7	17,5
Lama tidur dalam sehari		
- 1 – 3 jam	1	2,5
- 4 – 5 jam	25	62,5
- 6 – 7 jam	4	35,0
Lama istirahat saat bekerja		
- 30 menit	30	75,0
- 45 menit	10	25,0

Tabel 4.
 Distribusi frekuensi kebiasaan makan pengemudi bus AKAP

Variabel	f	%
Pola makan seimbang		
- Tidak seimbang	40	100
- Seimbang	0	0,0
Kebiasaan konsumsi kopi		
- Ya	27	52,5
- Tidak	13	32,5
Frekuensi minum kopi dalam sehari		
- 1 gelas	7	17,5
- 2-3 gelas	11	27,5
- 4 gelas	9	22,5

Tabel 5.
 Hasil analisis bivariat hubungan gaya hidup dengan risiko kecelakaan pada pengemudi bus akap

Variabel	P value	POR (95% CI)
Kebiasaan Olahraga	0,654	0,600 (0,138-2,601)
Pola Istirahat	0,279	0,424 (0,96-1,880)
Kebiasaan Makan	0,175	0,235 (0,765-1,245)

Hasil analisis bivariat menggunakan uji *chi square* untuk menganalisis hubungan antara gaya hidup dengan risiko kecelakaan pada pengemudi bus AKAP menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara kebiasaan olahraga dengan risiko kecelakaan ($p = 0,645$), tidak ada hubungan antara pola istirahat dengan risiko kecelakaan ($p = 0,279$), dan tidak ada hubungan antara kebiasaan makan dengan risiko kecelakaan ($p = 0,175$).

PEMBAHASAN

Hasil analisis bivariat menunjukkan tidak ada hubungan antara kebiasaan olah raga, pola istirahat, dan kebiasaan makan dengan risiko kecelakaan pada pengemudi bus AKAP. Hal ini bukan berarti faktor-faktor kebiasaan olah raga, pola istirahat, dan kebiasaan makan dapat diabaikan. Data kecelakaan pada pengemudi bus yang diperoleh dalam penelitian ini memiliki kemungkinan tidak mencerminkan

data sebenarnya. Data kecelakaan dalam penelitian ini hanya meliputi kecelakaan (*accidents*) dan hampir celaka (*nearmiss*). Data lain seperti mengantuk berlebih saat mengemudi tidak terekam dalam penelitian ini. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Vennelle (2010) menunjukkan bahwa 20% pengemudi bus dilaporkan mengalami kantuk berlebih saat mengemudi dan berisiko mengalami kecelakaan. Kantuk berlebih (*drowsiness*) dan kelelahan berhubungan secara signifikan untuk meningkatkan risiko kecelakaan (Kaplan & Prato, 2012).

Kebiasaan olah raga yang dilakukan secara teratur dapat membantu pencernaan, meningkatkan penyimpanan kalsium tulang, dan menguatkan jantung sehingga darah dapat dipompakan ke seluruh tubuh dengan efisien (Musbyarini, Anwar, & Dwiriani, 2010). Hasil wawancara menunjukkan bahwa 37,5%

pengemudi bus AKAP memiliki kebiasaan olah raga secara rutin dengan frekuensi 1-2 kali/minggu dan durasi 30 menit (tabel 2). Olahraga yang dilakukan minimal 30 menit dengan intensitas sedang setiap hari bermanfaat untuk menjaga kebugaran (Blair, LaMonte, & Nichaman, 2004). Persentase terbesar jenis olahraga yang sering dilakukan adalah lari.

Pengemudi bus AKAP yang tidak berolah raga secara teratur bukan berarti tidak beraktivitas fisik sama sekali. Berdasarkan hasil wawancara, pengemudi bus memiliki kebiasaan mencuci dan membersihkan bus di sela waktu istirahat dengan durasi 30 menit. Hal ini setara dengan berolah raga jalan kaki selama 30 menit. Sebagian besar pengemudi bus (82,5%) memiliki pola tidur tidak berkualitas yang ditandai tidur disertai mimpi. Sebagian besar (62,5%) pengemudi bus tidur selama 4-5 jam sehari. Pengemudi bus AKAP lebih banyak bekerja pada malam hari. Pengemudi bus yang bekerja pada sore-malam hari lebih berisiko untuk mengalami kecelakaan (Feng, Li, Ci, & Zhang, 2016). Pengemudi bus yang mengalami kelelahan berisiko mengalami kesalahan-kesalahan dalam mengemudi sehingga meningkatkan risiko kecelakaan (Mallia, Lazuras, Violani, & Lucidi, 2015).

Pengemudi bus memiliki kesempatan beristirahat selama 30-45 menit selama bekerja. Pengemudi bus biasanya memanfaatkan waktu istirahat untuk makan, membersihkan bus dan mengobrol dengan sesama pengemudi. Waktu istirahat yang tidak dimanfaatkan dengan baik meningkatkan risiko kelelahan akut. Menurut Tse (2006), pengemudi bus yang tidak memanfaatkan waktu istirahat dan melewatkan sarapan pagi mendorong terjadinya kelelahan dan berisiko mengalami *microsleep*. *Microsleep* meningkatkan risiko kecelakaan lebih besar.

Seluruh pengemudi bus (100%) memiliki kebiasaan makan yang tidak seimbang. Pengemudi bus cenderung makan lebih banyak karbohidrat, dan minim serat. Konsumsi karbohidrat yang berlebih dapat memicu lonjakan gula darah terlalu cepat. Lonjakan ini diantisipasi oleh tubuh dengan pelepasan hormon insulin. Proses pelepasan hormon insulin memiliki efek terhadap rasa kantuk. Untuk menghindari rasa kantuk akibat konsumsi karbohidrat, sebaiknya pengemudi

bus menambah asupan serat dalam menu makannya (Russeng, 2015). Pengemudi bus AKAP makan di rumah makan tempat pemberhentian. Sejalan dengan hasil penelitian Escoto et al. (2010) bahwa pengemudi bus memiliki kesempatan makan saat ada di tempat pemberhentian dengan pilihan menu yang terbatas. Hal ini akan mempengaruhi kualitas makan dan risiko masalah kesehatan seperti obesitas, hipertensi, dan penyakit lainnya (Bhatt & M.S., 2012).

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Hasil uji statistik menunjukkan tidak ada hubungan antara kebiasaan olah raga, pola istirahat, dan kebiasaan makan. Pengemudi bus AKAP memiliki kebiasaan olah raga cukup baik, dengan frekuensi 1-2 kali dalam seminggu, dan durasi 30-45 menit. Pola istirahat pengemudi bus AKAP tidak berkualitas, dengan rata-rata tidur 4-5 jam sehari. Pengemudi bus AKAP memiliki kebiasaan makan tidak seimbang, dengan menu karbohidrat berlebih dan minim serat.

Saran

Pengemudi bus AKAP disarankan untuk lebih memperhatikan pola istirahat dan kebiasaan makan untuk menjaga kebugaran dan kesehatan agar saat mengemudi dalam kondisi yang prima.

DAFTAR PUSTAKA

- Bhatt, B., & M.S., S. (2012). Occupational Health Hazards: A Study of Bus Drivers. *Journal of Health Management*, 14(2), 201–206.
- Blair, S., LaMonte, M., & Nichaman, M. (2004). The evolution of physical activity recommendations: how much is enough? *American Journal of Clinical Nutrition*, 79, 913S-200S.
- Bustan, M. N. (2007). *Epidemiologi Penyakit Tidak Menular*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Escoto, K. H., French, S. A., Harnack, L. J., Toomey, T. L., Hannan, P. J., & Mitchell, N. R. (2010). Work hours, weight status, and weight-related behaviors: a study of metro transit workers. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7(1), 91. <https://doi.org/10.1186/1479-5868-7-91>

- Fahmi, R. (2015). Gambaran Kelelahan dan Keluhan Muskuloskeletal Pada Pengemudi Bus Malam Jarak Jauh PO. Restu Mulya. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 4(2), 167–176.
- Feng, S., Li, Z., Ci, Y., & Zhang, G. (2016). Risk factors affecting fatal bus accident severity: Their impact on different types of bus drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 86, 29–39.
- Kaplan, S., & Prato, C. G. (2012). Risk factors associated with bus accident severity in the United States: A generalized ordered logit model. *Journal of Safety Research*, 43, 171–180.
- Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C., & Lucidi, F. (2015). Crash risk and aberrant driving behaviors among bus drivers: The role of personality and attitudes towards traffic safety. *Accident Analysis and Prevention*, 79, 145–151.
- Vennelle, M., Engleman, H. M., & Douglas, N. J. (2010). Sleepiness and sleep-related accidents in commercial bus drivers. *Sleep Breath*, 14, 39–42. <https://doi.org/10.1007/s11325-009-0277-z>
- Musbyarini, K., Anwar, F., & Dwiriani, C. M. (2010). Gaya Hidup dan Status Kesehatan Sopir Bus Sumber Alam di Kabupaten Purworejo, Jawa Tengah. *Jurnal Gizi Dan Pangan*, 5(1), 6–14.
- Namira, S. W., & Nurhayati. (2014). Hipertensi pada Pramudi Bus Transjakarta di PT. Bianglala Metropolitan Tahun 2013. *Indonesian Public Health Student Journal*, 2(2), 1–10.
- Polantas RI. (2013). *Polantas dalam angka 2013*.
- Polres Kendal. (2017). *Data Kecelakaan Lalu Lintas*. Kendal: Polres Kendal.
- Russeng, S. S. (2015). Nutritional Status and Work Fatigue (Study at Night Bus Drivers in South and West Sulawesi). *International Journal of Sciences: Basic and Applied Research (IJSBAR)*, 20(1), 90–101.
- Tse, J. L. M., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research Part F*, 9, 89–114.
- Wicaksono, D., Fathurochman, R. A., Riyanto, B., & Wicaksono, Y. (2014). Analisis Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Raya Ungaran-Bawen). *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 3(2), 345–355.
- World Health Organization (WHO). (n.d.). *Global Status Report on Road Safety 2018: Summary*.