

HUBUNGAN PERILAKU BERKENDARA, KELAYAKAN KENDARAAN, DAN KONDISI JALAN DENGAN KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PICK-UP MUATAN IKAN LARANTUKA-MAUMERE

Pinkan Cahaya Casandra Bolle¹, Jacob Matheos Ratu², Noorce Ch. Berek³, Luh Putu Ruliati⁴

bollepinkan8@gmail.com¹

Universitas Nusa Cendana

ABSTRAK

Kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up muatan ikan merupakan salah satu aspek penting yang perlu diperhatikan dalam proses distribusi hasil perikanan, dikarenakan tingginya risiko kecelakaan yang dapat dialami selama aktivitas berlangsung. Terdapat tiga faktor utama yang diduga berperan dalam kejadian kecelakaan yaitu perilaku berkendara, kelayakkan kendaraan, dan kondisi jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara perilaku berkendara, kelayakkan kendaraan, dan kondisi jalan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up muatan ikan. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain cross sectional. Sampel penelitian adalah pengemudi pick-up muatan ikan pada rute Larantuka-Maumere dengan jumlah 55 orang yang diambil dengan teknik simple random sampling. Pengumpulan data dilakukan dengan kuesioner, kemudian dianalisis menggunakan uji Pearson Chi-square secara univariat dan bivariat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan antara perilaku berkendara dengan kejadian kecelakaan kerja ($p=0,002$) dengan nilai $OR= 10,640$ ($CI\ 95\%: 2,425-46,679$) dan $PR= 5,017$. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi dengan perilaku berkendara tidak aman memiliki kemungkinan mengalami kecelakaan lebih besar dibandingkan dengan pengemudi yang berperilaku aman. Sebaliknya, tidak terdapat hubungan antara kelayakkan kendaraan dengan kejadian kecelakaan kerja ($p=0,530$; $OR=1,864$; $CI\ 95\%: 0,154- 22,500$; $PR= 1,576$), dan tidak terdapat hubungan antara kondisi jalan dengan kejadian kecelakaan kerja ($p= 1,0000$). Hal ini diduga dipengaruhi oleh keterbatasan penelitian yaitu kurangnya variasi data, serta kesamaan kondisi responden di lapangan sehingga hubungan antar variabel tidak dapat digambarkan secara optimal. Disarankan kepada instansi untuk lebih memfokuskan pada peningkatan perilaku berkendara sebagai upaya penurunan risiko kecelakaan.

Kata Kunci: Kecelakaan Kerja, Perilaku Berkendara, Kelayakkan Kendaraan, Kondisi Jalan.

ABSTRACT

Occupational accidents among fish-laden pick-up drivers constitute an important aspect that needs to be considered in the fishery product distribution process, due to the high risk of accidents that may occur during operations. Three main factors are suspected to contribute to accident occurrence, namely driving behavior, vehicle roadworthiness, and road conditions. This study aims to analyze the relationship between driving behavior, vehicle roadworthiness, and road conditions with the occurrence of occupational accidents among fish-laden pick-up drivers. This study employed a quantitative Data were collected using a questionnaire and analyzed using the Pearson Chi-square test through univariate and bivariate analyses. The results showed that there was a significant relationship between driving behavior and occupational accidents ($p = 0.002$), with an OR value of 10.640 (95% CI: 2.425–46.679) and PR of 5.017. This indicates that drivers with unsafe driving behavior are more likely to experience accidents compared to those with safe behavior. In contrast, there was no significant relationship between vehicle roadworthiness and occupational accidents ($p = 0.530$; $OR = 1.864$; 95% CI: 0.154–22.500; $PR = 1.576$), and no relationship was found between road conditions and occupational accidents ($p = 1.000$). The absence of relationships in the vehicle and road condition variables is likely influenced by study limitations, including limited data variation and homogeneous respondent conditions, which hindered optimal analysis of variable associations. It is recommended that relevant institutions focus more on improving driving behavior as an effort to reduce accident risk.

Keywords: *Occupational Accidents, Diving Behavior, Vehicle Roadworthiness, Road Conditions.*

PENDAHULUAN

Transportasi memegang peran penting dalam mendukung perkembangan ekonomi, sosial dan pembangunan suatu wilayah, dikarenakan transportasi berperan dalam proses distribusi barang, jasa dan manusia. Selain membantu proses distribusi, adanya transportasi akses layanan kesehatan, pendidikan, dan perdagangan dapat menjangkau wilayah terpencil. Di satu sisi transportasi memberikan berbagai dampak positif bagi perkembangan suatu wilayah, tetapi di sisi lain transportasi memiliki dampak negatif yang tidak diinginkan seperti kemacetan dan kecelakaan.

Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya, dan penyakit yang disebabkan oleh lingkungan kerja (Kemnaker RI, 2016). Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga dan tidak dikehendaki yang menyebabkan kerugian baik waktu, properti bahkan korban jiwa yang terjadi dan disebabkan oleh proses pekerjaan, perjalanan dari rumah ke tempat kerja atau sebaliknya melewati jalur yang biasanya dilalui. Kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh para pengemudi pick-up masuk kedalam kategori kecelakaan kerja, dikarenakan kecelakaan terjadi saat proses perjalanan mengantar barang ataupun dalam perjalanan kembali ke rumah. Secara umum terdapat tiga faktor utama (Three Main Factor) penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia (Human error/Host), faktor peralatan teknis (Device/Parts), dan faktor lingkungan kerja (Environment).

Teori Three Main Factor adalah salah satu teori kecelakaan kerja yang sering digunakan dalam penelitian terkait kecelakaan kerja. Faktor manusia merupakan penyebab utama pada beberapa kasus kecelakaan. Faktor ini berkaitan dengan kondisi pekerja dalam melakukan pekerjaannya. Perilaku pengemudi yang dapat berisiko seperti mengantuk atau lelah, mabuk, lengah, dan kurang antisipasi atau kurang trampil. Faktor peralatan atau kendaraan berkaitan dengan kondisi layak tidaknya kendaraan saat digunakan. Kendaraan dengan kondisi yang kurang baik seperti rem yang tidak berfungsi dengan baik, lampu penerangan yang tidak memadai, ban yang sudah aus dan muatan yang diangkut melebihi kapasitas seharusnya dapat menjadi faktor pendukung terjadinya kecelakaan. Faktor jalan atau lingkungan mencakup kondisi fisik jalan yang dilalui pengemudi pick-up. Kondisi jalan yang kurang baik seperti berlubang, licin, kurang pencahayaan, dan tikungan berbahaya dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

World Health Organization (2023) dalam Global Status Report on Road Safety 2023 mencatat, pada tahun 2021 sebanyak 1,19 juta orang meninggal yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. WHO juga mencatat angka fatalitas lalu lintas global berada pada kisaran 15 kematian per 100.000 penduduk dengan kelompok rentan berada pada umur 15-29 tahun. Pengendara sepeda motor, kendaraan roda dua dan tiga menyumbang 30% kematian, penumpang kendaraan roda empat sebesar 25%, pejalan kaki 25%, pesepeda 5%, dan kendaraan yang membawa lebih dari 10 orang, kendaraan barang berat dan pengguna lainnya sebesar 19% kematian.

Kepala korps Lalu Lintas (Kakorlantas) Polri, Irjen Agus Suryonugroho melaporkan kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2024 sebanyak 72.638 kasus dan pada tahun 2025 sebesar 70.749 kasus terhitung dari Januari-Juni, dengan jumlah korban pada tahun 2024 sebanyak 13.781 korban jiwa, dan pada tahun 2025 sebesar 11.262 korban jiwa. Selain itu, angka kecelakaan tunggal pada 2024 sebanyak 15.267 kasus, sedangkan pada 2025 ada 13.238 kasus. Dengan jumlah korban yang meninggal dunia pada 2024 sebanyak 1.063 jiwa dan pada 2025 sebanyak 956 jiwa (Hukmana, 2025).

Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Timur mencatat terdapat peningkatan kejadian kecelakaan lalu lintas dari 2023-2024. Pada tahun 2023 tercatat 1.474 kejadian kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 2.373 menjadi korban, di mana 410 orang atau 14,82% meninggal dunia, 651 orang atau 23,54% mengalami luka berat dan 1.705 orang atau

61,64% mengalami luka ringan, selain itu terdapat kerugian sebesar 4,82 miliar rupiah (Badan Pusat Statistik Provinsi NTT, 2024). Kejadian kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan pada tahun 2024 di mana tercatat 1.593 kejadian dengan korban sebanyak 2.901 orang, di mana sebanyak 414 orang atau 14,27% meninggal dunia, 620 orang atau 21,37% mengalami luka berat dan 1.867 orang atau 64,36% mengalami luka ringan, dengan kerugian yang dialami sebesar 4,06 miliar rupiah (Badan Pusat Statistik Provinsi NTT, 2025).

Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Timur juga mencatat kejadian kecelakaan lalu lintas di Flores Timur. Dari data yang ada, terdapat peningkatan kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2023-2024. Pada tahun 2023 terdapat 33 kejadian kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 58 orang menjadi korban, di mana 20 meninggal dunia, 23 orang mengalami luka berat, dan 15 orang mengalami luka ringan, serta kerugian yang dialami sebesar 71,95 juta rupiah (Badan Pusat Statistik Provinsi NTT, 2024). Kejadian kecelakaan lalu lintas di Flores timur mengalami peningkatan pada tahun 2024 yaitu terjadi 36 kasus kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban sebanyak 63 orang, di mana 18 orang meninggal dunia, 23 orang mengalami luka berat, dan 22 orang mengalami luka ringan, serta kerugian yang dialami sebesar 85,20 juta rupiah (Badan Pusat Statistik Provinsi NTT, 2025).

Larantuka adalah salah satu kota yang berada di Kabupaten Flores Timur, Nusa Tenggara Timur, yang memiliki posisi strategis sebagai pusat distribusi hasil laut dan aktivitas ekonomi. Hasil laut yang ada di kota Larantuka sering kali di distribusikan ke kota-kota lain salah satunya adalah kota Maumere. Proses distribusi dilakukan dengan menggunakan pick-up melalui jalan darat dengan waktu tempu sekitar 3 hingga 4 jam. Dalam proses pengantaran, pengemudi akan melewati rute penghubung antara kota Larantuka dan Maumere yang juga menjadi jalur mobilisasi orang dan barang lainnya.

Pengemudi pick-up merupakan seorang pengemudi yang mengoprasikan kendaraan jenis pick-up yang digunakan untuk mengangkut berbagai jenis barang untuk berbagai aktivitas dengan jumlah kapasitas yang telah diatur. Kendaraan mobil pick-up sering digunakan dalam aktivitas mengangkut barang karena kendaraan ini termasuk dalam kategori kendaraan yang ringan, biaya operasional relatif rendah, mampu menjangkau daerah-daerah pelosok yang memiliki kondisi jalan yang kurang baik, dan kendaraan ini dapat memuat muatan dalam jumlah yang cukup berat. Oleh karena itu, mobil pick-up sering dijadikan pilihan oleh masyarakat yang melakukan aktivitas mengangkut barang, terkhususnya di wilayah pedesaan dan pesisir.

Pengemudi pick-up muatan ikan merupakan kelompok penting dalam proses pendistribusian hasil perikanan dari lokasi penangkapan ke pusat distribusi dan kelompok kerja yang rentan mengalami kecelakaan. Pengemudi pick-up selalu dituntut untuk bekerja cepat dan efisien dalam mengantar barang dikarenakan kualitas kesegaran ikan sangat dipengaruhi oleh ketepatan waktu pengantaran. Tekanan yang didapatkan dapat mendorong pengemudi untuk melakukan perilaku berkendara yang berisiko seperti tetap mengemudi meskipun dalam keadaan lelah atau mengantuk, mengemudi sambil bermain handphone, dan mengemudi dengan kecepatan tinggi.

Masyarakat Kota Larantuka memiliki kebiasaan minum minuman keras yang disebut arak. Arak merupakan salah satu minuman tradisional kota Larantuka yang sudah turun temurun dan sering dikonsumsi saat mengadakan acara, serta saat duduk bersama teman dan kerabat sebagai bentuk pendekatan sosial. Dalam kondisi ini, pengemudi pick-up muatan ikan tidak terlepas dari pengaruh kebiasaan masyarakat setempat, sehingga pada kondisi tertentu mereka dapat berada pada kondisi mengemudi dalam keadaan mabuk. Kebiasaan ini

sering kali tidak dianggap berisiko karena konsumsi alkohol dianggap sebagai bagian dari interaksi sosial atau cara mengatasi kelelahan setelah bekerja. Padahal alkohol dapat menurunkan konsentrasi, tingkat kewaspadaan dan kemampuan dalam mengemudi. Hal ini dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan saat mengemudi.

Faktor kendaraan juga dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up muatan ikan. Terkadang mobil pick-up sering dioperasikan dalam kondisi yang kurang layak seperti rem yang kurang berfungsi dengan baik, sistem penerangan yang kurang optimal atau sudah tidak berfungsi, ban yang sudah aus, dan pengangkutan muatan yang melebihi kapasitas kendaraan. Pengemudi sering kali tetap mengoperasikan kendaraan dalam kondisi yang kurang layak dikarenakan keterbatasan ekonomi sehingga tidak dapat melakukan perbaikan kendaraan dan tuntutan dari pekerjaan yang memiliki target pengantaran. Pada kondisi lain kendaraan dapat dimodifikasi sesuai dengan kebutuhan untuk mengangkut barang seperti penambahan bak, terpal atau wadah pendingin sederhana yang tidak sesuai dengan teknis kendaraan bermotor.

Faktor kondisi jalan juga turut mendukung terjadinya kecelakaan pada pengemudi pick-up. Jalan penghubung antara kota Larantuka dan Maumere memiliki beberapa rintangan seperti jalan berlubang, jalan basah/licin, minimnya pencahayaan, dan kondisi tikungan jalan yang berbahaya. Kondisi jalan yang kurang baik menuntut pengemudi untuk memiliki keterampilan dalam mengemudi serta mengemudi dengan konsentrasi tinggi. Jika pengemudi mengemudi dalam kondisi yang tidak aman ditambah dengan kondisi jalan yang buruk maka tingkat risiko kecelakaan kerja akan semakin tinggi.

Berdasarkan hal tersebut peneliti ingin melakukan penelitian terkait “Hubungan Perilaku Berkendara, Kelayakan Kendaraan dan Kondisi Jalan Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Pick-up Muatan Ikan Larantuka- Maumere 2026”..

METODE

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif analitik dengan menggunakan desain Cross Sectional. Dalam penelitian sektional silang atau potong silang, variabel sebab atau risiko dan akibat atau kasus yang terjadi pada objek penelitian diukur atau dikumpulkan secara simultan (dalam waktu yang bersamaan) (Notoatmodjo, 2010).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Pengemudi Pick-up

Penelitian dilaksanakan di Kota Larantuka yang merupakan ibu Kota Flores Timur dan menjadi pusat pemerintahan, transportasi, perdagangan, serta tempat distribusi perikanan di wilayah Flores Timur. Kabupaten Flores Timur memiliki topografi wilayah berbukit dan bergunung. Kondisi alam tersebut ditandai dengan tingkat kemiringan 12%, ketinggian rata-rata di atas 100m, dan memiliki tekstur tanah antara kasar dan sedang. Tingkat Kondisi wilayah geografis yang demikian disertai dengan keadaan iklim yang kering mengakibatkan wilayah Flores Timur rawan bencana longsor dan banjir. Kabupaten Flores Timur berada dalam jalur gunung api yang masih aktif sebanyak 4 (empat) gunung yaitu gunung Lewotobi laki-laki dan perempuan, gunung Leraboleng di Pulau Flores dan gunung Ile Boleng di Pulau Adonara (Pemerintah Kabupaten Flores Timur, 2024). Hal ini menunjukkan bahwa wilayah kota Larantuka memiliki wilayah yang berdominasi daerah pesisir, perbukitan dan kondisi jalan yang berkelok, menanjak dan memiliki risiko tersendiri.

Panjang rute Larantuka-Maumere adalah 138,8km (Kementerian PUPR, 2016). Letak geografis yang berada di wilayah pesisir serta didominasi oleh perbukitan menyebabkan jalur ini memiliki karakteristik tersendiri yang menantang bagi para pengguna jalan seperti banyak jalan yang berlubang, permukaan jalan licin yang disebabkan oleh kondisi alam disaat hujan

atau disebabkan oleh adanya debu atau pasir yang berasal dari muatan kendaraan atau hasil dari letusan gunung, penerangan jalan di beberapa titik yang masih minim, serta tikungan tajam yang menjadi ciri khas jalan di daerah Flores. Selain itu terdapat beberapa titik jalur rawan kecelakaan seperti jalur rawan di Desa Dulipali, jalur Desa Nurabelen, dan kecamatan Ile Bura yang menjadi jalur rawan banjir lahar dingin dari gunung Api Lewotobi Laki-laki, ruas jalan Waerunu, Poru, Hokeng, dan Lulupali yang menjadi daerah rawan bencana tanah longsor (Huko, 2025), jembatan Padang Wair yang memiliki lebar 4 meter dan letaknya di tikungan sehingga menjadi tempat yang rawan kecelakaan, baik kecelakaan tunggal ataupun bertabrakan dengan kendaraan lain (Atabara, 2022).

Pengemudi pick-up muatan ikan sering melewati jalur penghubung Larantuka-Maumere untuk diantar ke kota-kota sekitar. Proses pendistribusian ikan dilakukan pada waktu dini hari hingga pagi hari, dikarenakan para pengemudi mengejar waktu pasar dan juga menjaga kualitas ikan yang baru diambil dari pelabuhan. Hal ini mempengaruhi kondisi pengemudi dalam mengendarai kendaraan seperti konsentrasi pengemudi menurun karena kelelahan, mengantuk, sehingga menjadi lengah atau kurang antisipasi. Selain itu, dikarenakan tuntutan pekerjaan yang mengharuskan pengemudi bekerja pada dini hari dan mengejar waktu pasar, pengemudi dapat tidak memperhatikan bagaimana kondisi kendaraan yang akan digunakan. Hal-hal ini dapat menjadi faktor yang dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

2. Karakteristik Responden

1) Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Distribusi karakteristik responden berdasarkan umur responden pada tahun 2026 dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Umur	Jumlah (orang)	Persentase
19-24	10	18,2%
25-30	22	40,0%
31-34	20	36,4%
35-39	3	5,5%
Total	55	100%

Tabel 1. menunjukkan bahwa jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang berumur 25-30 tahun 22 orang (40,0%), sedangkan jumlah responden paling sedikit adalah responden dengan umur 35-39 tahun 3 orang (5,5%).

Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja Sebagai Pengemudi Distribusi karakteristik responden berdasarkan lama bekerja sebagai pengemudi dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja Sebagai Pengemudi

Lama Bekerja (Tahun)	Jumlah (Orang)	Persentase
1-5	10	18,2%
6-10	27	49,1%
10<	18	32,7%
Total	55	100%

Tabel 2. menunjukkan bahwa jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang bekerja selama 6-10 tahun dengan jumlah 27 orang (49,1%), sedangkan responden yang paling sedikit adalah responden yang lama bekerja sebagai pengemudi selama 1-5 tahun dengan jumlah 10 orang (18,2%).

2) Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Distribusi karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir	Jumlah (Orang)	Persentase
SD	3	5,5%
SMP	7	12,7%
SMA	44	80%
S1	1	1,8%
Total	55	100%

Tabel 3 menunjukkan bahwa jumlah responden yang paling banyak adalah responden dengan pendidikan terakhir SMA dengan jumlah 44 orang (80%), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden dengan pendidikan terakhir S1 dengan jumlah 1 orang (1,8%).

3) Karakteristik Responden Berdasarkan Rata-rata Perjalanan Perminggu

Distribusi karakteristik responden berdasarkan rata-rata perjalanan perminggu dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Rata-rata Perjalanan Perminggu

Rata-rata perjalanan perminggu	Jumlah (orang)	Persentase
1	1	1,8%
2	4	7,3%
3	20	36,4%
4	22	40%
5	5	9,1%
6	1	1,8%
8	2	3,6%
Total	55	100%

Tabel 4 menunjukkan bahwa jumlah responden yang paling banyak adalah responden dengan rata-rata perjalanan perminggu sebanyak 4 kali dengan jumlah 22 orang (40%), sedangkan jumlah responden paling sedikit adalah responden dengan rata-rata perjalanan perminggu 1 kali (1,8%) dan 6 kali (1,8%) dengan jumlah 1 orang.

4) Karakteristik Responden Berdasarkan Pernah atau tidaknya Mengalami Kecelakaan

Distribusi karakteristik responden berdasarkan pernah atau tidaknya mengalami kecelakaan dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 5 Karakteristik Responden Berdasarkan Pernah atau Tidaknya Mengalami Kecelakaan

Tidak/penah engalami kecelakaan	Jumlah(orang)	Persentase
Pernah	12	21,8%
Tidak	43	78,2%
Total	55	100%

Tabel 5 menunjukkan bahwa jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang tidak mengalami kecelakaan dengan jumlah 43 orang (78,2%), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang pernah mengalami kecelakaan dengan jumlah 12 orang (21,8%).

3. Analisis Univariat

1) Distribusi Responden Berdasarkan Perilaku Berkendara

Distribusi karakteristik responden berdasarkan perilaku berkendara dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6. Distribusi Responden Berdasarkan Perilaku Berkendara

Perilaku Berkendara	Frekuensi	Persentase
Berisiko	12	21,8%
Tidak berisiko	43	78,2%
Total	55	100%

Tabel 6. menunjukkan bahwa dari 55 responden, paling banyak memiliki perilaku berkendara tidak berisiko dengan jumlah 43 orang (78,2%), sedangkan paling sedikit adalah responden yang memiliki perilaku berisiko dengan jumlah 12 orang (21,8%). Berdasarkan hasil penelitian, diketahui sebagian responden memiliki perilaku berisiko yang menunjukkan bahwa masih terdapat kecenderungan pengemudi memiliki perilaku tidak aman dalam mengemudi seperti mengantuk, lelah, mabuk, kurang konsentrasi dan kurang memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara.

2) Distribusi Responden Berdasarkan Kelayakkan Kendaraan

Distribusi karakteristik responden berdasarkan kelayakan kendaraan dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7. Distribusi Responden Berdasarkan Kelayakkan Kendaraan

Kondisi Kendaraan	Frekuensi	Persentase
Berisiko	3	5,5%
Tidak Berisiko	52	94,5%
Total	55	100%

Tabel 7. menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki kendaraan yang tidak berisiko yaitu sebanyak 52 orang (94,5%), sedangkan paling sedikit yaitu responden yang memiliki kendaraan berisiko sebanyak 3 orang (5,5%). Berdasarkan hasil penelitian, didapati hampir seluruh responden memiliki kendaraan yang tidak berisiko. Hal ini menunjukkan bahwa, secara umum kendaraan yang digunakan oleh pengemudi berada dalam kondisi yang relatif baik dan layak untuk digunakan. Namun masih terdapat sebagian kecil responden yang memiliki kendaraan dengan kondisi berisiko, yang berpotensi menimbulkan kendala atau gangguan selama mengemudi.

3) Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Jalan

Distribusi karakteristik responden berdasarkan kondisi jalan dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8. Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Jalan

Kondisi Jalan	Frekuensi	Persentase
Berisiko	54	98,2%
Tidak Berisiko	1	1,8%
Total	55	100%

Tabel 8. menunjukkan bahwa sebagian besar responden melewati jalan yang berisiko dengan jumlah 54 orang (98,2%), sedangkan paling sedikit responden yang melewati jalan yang tidak berisiko sebanyak 1 orang (1,8%). Berdasarkan hasil penelitian, distribusi data pada variabel kondisi jalan menunjukan bahwa hampir seluruh responden berada pada kategori yang sama yaitu melewati kondisi jalan yang berisiko. Hal ini menyebabkan variasi data menjadi sangat terbatas, sehingga kurang mampu menggambarkan perbedaan pengaruh kondisi jalan terhadap kecelakaan.

4. Analisis Bivariat

1) Hubungan Perilaku Berkendara dengan Kecelakaan Kerja di Kota Larantuka Tahun 2026

Hasil analisis hubungan perilaku berkendara dengan kecelakaan kerja dapat dilihat pada tabel 9.

Tabel 9. Hubungan Perilaku Berkendara dengan Kecelakaan Kerja

Perilaku Berkendara	Kecelakaan Kerja				Total		PR	OR 95% CI	p-value
	Pernah		Tidak Pernah						
	N	%	n	%	n	%			
Berisiko	7	58,3%	5	41,7%	12	100%	5,017 (1,935-13,007	10,640 (2,425-46,679	0,002
Tidak Berisiko	5	11,6%	38	88,4%	43	100%			
Total	12	21,8%	43	78,2%	55	100%			

Berdasarkan tabel 9. dapat diketahui dari 12 responden memiliki perilaku berisiko, terdapat 7 responden (58,3%) pernah mengalami kecelakaan, dan sebanyak 5 responden (41,7%) tidak mengalami kecelakaan. Sedangkan dari 43 responden yang berkendara tidak berisiko, terdapat 5 responden (11,6%) yang pernah mengalami kecelakaan, dan sebanyak 38 responden (88,4%) yang tidak mengalami kecelakaan.

Hasil analisis dengan menggunakan Uji chi-square diperoleh nilai p-value 0,002 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_o ditolak. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara perilaku berkendara dan kecelakaan kerja pada pengemudi mobil muatan ikan Larantuka-Maumere. Berdasarkan hasil analisis, diperoleh Prevalence Ration (PR)=5,017. Artinya pengemudi dengan perilaku berkendara berisiko memiliki kemungkinan kecelakaan 5,017 kali lebih besar dibandingkan pengemudi yang memiliki perilaku tidak berisiko. Selain itu, didapati nilai Odds Ration (OR)=10,640. Artinya pengemudi dengan perilaku berkendara berisiko memiliki peluang terjadinya kecelakaan 10,640 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki perilaku berkendara tidak berisiko.

2) Hubungan Kelayakan Kendaraan dengan Kecelakaan Kerja di Kota Larantuka Tahun 2026

Hasil analisis hubungan kelayakan kendaraan dengan kecelakaan kerja dapat dilihat pada tabel 10.

Tabel 10. Hubungan Kelayakan kendaraan dengan Kecelakaan Kerja

Kelayakan Kendaraan	Kecelakaan Kerja				Total		PR	OR 95% CI	p-value
	Pernah		Tidak Pernah						
	n	%	N	%	n	%			
Berisiko	1	33,3%	2	66,7%	3	100%	1,576	1,864	0,530
Tidak Berisiko	11	21,2%	41	78,8%	52	100%	(0,292-8,490	(0,154-22,500	
Total	12	21.8%	43	78.2%	55	100%			

Berdasarkan tabel 10. dapat diketahui bahwa dari 3 responden yang mempunyai kelayakan kendaraan berisiko, terdapat 1 responden (33,3%) pernah mengalami kecelakaan, dan 2 responden (66,7%) tidak mengalami kecelakaan. Sedangkan dari 52 responden yang memiliki kelayakan kendaraan tidak berisiko, terdapat 11 responden (21,2%) pernah mengalami kecelakaan, dan 41 responden (78,8%) tidak mengalami kecelakaan.

Hasil analisis dengan menggunakan Uji chi-square diperoleh nilai p-value 0,530 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_o diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara kelayakan kendaraan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi mobil muatan ikan Larantuka-Maumere. Berdasarkan hasil analisis, diperoleh nilai Prevalence Ration (PR)=1,576. Artinya pengemudi dengan kendaraan berisiko memiliki kemungkinan mengalami kecelakaan 1,576 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi dengan kendaraan tidak berisiko. Selain itu, didapati nilai Odds Ration (OR)=1,864. Artinya pengemudi dengan

kendaraan berisiko memiliki peluang 1,864 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki kendaraan tidak berisiko. Namun secara statistik diketahui tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kondisi kendaraan dan kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up.

3) Hubungan Kondisi Jalan dengan Kecelakaan Kerja di Kota Larantuka tahun 2026

Hasil analisis hubungan kondisi jalan dengan kecelakaan kerja dapat dilihat pada tabel 11.

Tabel 11. Hubungan Kondisi Jalan dengan Kecelakaan Kerja

Kondisi Jalan	Kecelakaan Kerja				Total		p-value
	Pernah		Tidak Pernah		n	%	
	n	%	N	%			
Berisiko	12	22,2%	42	77,8%	54	100%	1,000
Tidak Berisiko	0	0,0%	1	100%	1	100%	
Total	12	21,8%	43	100%	55	100%	

Berdasarkan tabel 11. dapat diketahui bahwa dari 54 responden yang melewati kondisi jalan berisiko, terdapat 12 responden (22,2%) pernah kecelakaan, dan 42 responden tidak mengalami kecelakaan. Sedangkan dari 1 responden yang melewati kondisi jalan tidak berisiko, terdapat 0 responden (0,0%) pernah mengalami kecelakaan, dan 1 responden (100%) tidak pernah mengalami kecelakaan.

Hasil analisis dengan menggunakan Uji chi-square diperoleh nilai p-value 1,000 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_0 diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara kondisi jalan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi mobil muatan ikan Larantuka-Maumere.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai hubungan perilaku berkendara, kelayakan kendaraan, dan kondisi jalan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up muatan ikan Larantuka-Maumere tahun 2026, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Terdapat hubungan antara perilaku berkendara berisiko dengan kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up ikan Larantuka-Maumere dengan nilai p-value 0,002 ($p < 0,05$). Selain itu pengemudi dengan perilaku berisiko memiliki peluang mengalami kecelakaan kerja sebesar 10,640 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki perilaku berkendara tidak berisiko (OR=10,640; CI 95%: 2,425-46,679). Hal ini menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kejadian kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up ikan Larantuka- Maumere.
2. Tidak terdapat hubungan antara kelayakan kendaraan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up ikan Larantuka-Maumere dengan nilai p- value 0,530 ($p > 0,05$). . Selain itu, pengemudi dengan kendaraan berisiko memiliki peluang mengalami kecelakaan sebesar 1,864 kali lebih besar dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki kendaraan tidak berisiko (OR=1,864; CI 95%: 0,154-22,500). Distribusi data yang tidak seimbang, dimana jumlah responden dengan kondisi kendaraan tidak layak sangat sedikit, sehingga kekuatan uji statistik menjadi terbatas, adaptasi dan kemampuan pengemudi sehingga dapat mengambil langkah yang tepat untuk meminimalkan risiko terjadinya kecelakaan, dan tidak ditemukan hubungan ini kemungkinan disebabkan oleh adanya bias informasi dimana responden cenderung menilai kendaraannya dalam kondisi layak.
3. Tidak terdapat hubungan antara kondisi jalan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up muatan ikan Larantuka-Maumere dengan nilai p- value 1,000. Hasil ini tidak

sepenuhnya mencerminkan kondisi yang sebenarnya dikarenakan variasi data yang sangat rendah yaitu hampir seluruh responden (98,2%) melewati jalan dengan kondisi jalan yang sama yaitu kondisi jalan berisiko. Ini disebabkan karena hanya satu jalan utama yang menjadi penghubung antara Larantuka-Maumere. Hal ini menyebabkan analisis statistik tidak dapat diuji secara optimal.

4. Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan terutama pada distribusi data yang tidak merata dan kemungkinan bias informasi yang menyebabkan hasil pada variabel tertentu perlu ditafsirkan dengan hati-hati.
5. Hasil penelitian menemukan bahwa faktor perilaku berkendara merupakan faktor utama yang berkontribusi besar terhadap kejadian kecelakaan. Sehingga implikasi praktis dari penelitian ini adalah upaya pencegahan kecelakaan kerja pada pengemudi pick-up ikan Larantuka-Maumere sebaiknya lebih difokuskan pada pengendalian perilaku berkendara, terkhusus pada manajemen kelelahan, peningkatan kewaspadaan, pelatihan terkait mengemudi, serta penghindaran mengonsumsi alkohol sebelum mengemudi.

Saran

1. Bagi Pengemudi dan Pemilik Kendaraan
Pengemudi diharapkan lebih memperhatikan kondisi keselamatan saat berkendara dengan lebih mentaati peraturan-peraturan lalu lintas, mengurangi kecepatan saat berkendara, mengemudi dengan kondisi tubuh yang baik seperti tidak lelah, tidak mengantuk dan konsentrasi, serta memperhatikan kondisi kendaraan sebelum digunakan. Pengemudi juga diharapkan membawa teman/ sopir pengganti saat melakukan perjalanan yang jauh sehingga saat merasa lelah dapat saling bergantian agar dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan.
2. Bagi Pemerintah dan Instansi Terkait
Pemerintah diharapkan lebih memperhatikan dan memperbaiki jalan khususnya jalan penghubung antar daerah yaitu Larantuka-Maumere, melalui perbaikan jalan yang rusak, memasang penerangan jalan yang lebih memadai, dan rambu-rambu lalu lintas. Selain itu diharapkan dapat memberikan edukasi dan sosialisasi terkait pentingnya keselamatan dalam berkendara.
3. Bagi Penelitian Selanjutnya
Penelitian selanjutnya diharapkan menggunakan jumlah sampel yang lebih besar agar variasi data lebih baik, menambah variabel lain seperti jam kerja atau durasi mengemudi, pekerjaan sampingan, dan faktor usia. Selain itu, peneliti dapat turun langsung ke lokasi yang dilewati pengemudi sehingga dapat lebih mengetahui bagaimana kondisi jalan..

DAFTAR PUSTAKA

- Adiputra, I. M., Trisnadewi, N. W., Oktaviani, N. P. W., Munthe, S., Hulu, V., Budiastutik, I., Faridi, A., Ramdany, R., Fitriani, R., Tania, P., Rahmiati, B., Lusiana, S., Susilawaty, A., & Suryana, E. (2021). *Metodologi Penelitian Kesehatan*.
- Al Hakim, S., Asmoro, E., & Pramana, A. (2024). Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Pantura (Ruas Jalan Km 10 – Km 20) Kabupaten Tuban. *Tekmapro*, 19(2), 254–265. <https://doi.org/10.33005/tekmapro.v19i2.430>
- Anggreni, D. (2022). *Metodologi Penelitian Kesehatan*.
- Aqwam, al khidni. (2022). Hubungan Tindakan Tidak Aman terhadap kejadian Kecelakaan Kerja pada Pekerja Welder di PT Lintech Seaside Facility. 8–32.
- Astraotoshop. (2025). Apa Itu Mobil Pick UP? Kenali Jenis Mobil Bak Terbuka ini. <https://astraotoshop.com/article/apa-itu-mobil-pick-up>
- Atabara, Y. (2022). Jembatan Padang Wair, di Jalan Negara Maumere Larantuka Rawan Kecelakaan. *VictoryNews Sikka*. <https://sikka.victorynews.id/sikka/pr-3404644892/jembatan-padang-wair-di-jalan-negara-maumere-larantuka-rawan-kecelakaan?page=2>

- Azmy, P., Arianti, T., Wulandari, S., Malau, N., & Azizi, H. (2023). Literature Review : Hubungan Pengaruh Kelelahan Kerja Terhadap Shift Kerja Pada Karyawan Pabrik Industri. 1(3).
- Badan Pusat Statistik Provinsi NTT. (2024). Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Timur 2023 (Vol. 1, Issue 1).
- Badan Pusat Statistik Provinsi NTT. (2025). Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Timur 2024 (Vol. 2).
- Boekoesoe, L., Kadir, L., Adam, N., & K, B. (2023). Faktor Pengaruh Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Pada Mahasiswa. 7(3), 338–349. <http://afiasi.unwir.ac.id/index.php/afiasi/article/view/236>
- Dawson, D., & Reid, K. (1997). Fatigue , alcohol and performance impairment.005(1), 235–237.
- Desyana, N. (2020). Pengendalian Angka Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Soekarno Hatta Kota Balikpapan (Studi Kasus: Jalan Soekarno Hatta Km 5 – Km 13). 9–28.
- Enggarsasi, U., & Sa'diyah, N. (2017). Kajian Terhadap Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. *Endocrine-Related Cancer*, 24(9), T1–T21.
- Geli, H., Sahdan, M., & Dodo, D. (2021). Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Sepeda Motor di Wilayah Kerja Kepolisian Sektor Loura Kabupaten Sumba Barat Daya. *Media Kesehatan Masyarakat*, 3(1), 52–62. <https://doi.org/10.35508/mkm.v3i1.3029>
- Gigy, D., Setyobudi, A., & Tira, D. (2019). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Risiko Kecelakaan Lalu lintas pada Siswa SMA di Kota Kupang Tahun 2019 (Studi Kasus pada SMAN 3 , SMAN 7 , SMKN 2 Kota Kupang) Fakultas Kesehatan Masyarakat - Universitas Nusa Cendana Fakultas Kesehatan Masyarakat -. 01, 140–146.
- Gunawan, H. (2022). Analisa Etika dan Keterampilan Terhadap Tingkat Pelanggaran Lalu Lintas (Roda Dua) di Indonesia. 2, 823–830.
- Hermanto, B., Putranto, L., & Ma'soem, D. (2022). Peranan Pengemudi dalam Kecelakaan Lalu Lintas Jalan; Literature Review. 5(3), 597–606.
- Hukmana, S. (2025). Angka Kecelakaan Januari-Juni 2025 Turun 2,60 Persen. <https://www.metrotvnews.com/read/b3JCpJQG-angka-kecelakaan-januari-juni-2025-turun-2-60-persen>
- Huko, A. (2025). Jalan Nasional Larantuka-Maumere Bersih dari Material Longsor. *Tvrinews*. <https://www.tvrinews.com/berita/tvh4wd7-jalan-nasional-larantuka-maumere-bersih-dari-material-longsor>
- Indasari, R., Ayu, I., Situngkir, D., & Nitami, M. (2024). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Daerah Mimika , Papua , Tahun 2022 Factors Associated with Condition of Traffic Accidents Victim Among Motorcycle Riders in the Mimika , Papua Regi. 8(2), 71–80.
- Irfani, M., & Setiawan, A. (2024). Analisis Geometrik Tikungan Jalan Raya Menongo Kec. Sukodadi Kab. Lamongan. 01(01).
- Joddy, S., Wahyuni, I., & Kurniawan, B. (2022). Hubungan antara perilaku safety riding dan stres kerja terhadap kecelakaan kerja pada pengendara ojek online komunitas x tembalang. XX, 213–218.
- Karakteristik Luka Pada Pengendara Motor Korban Meninggal Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Yang Terpapar Alkohol di Yogyakarta Tahun 2015- 2019. 12(1), 27–32. <https://doi.org/10.37304/jkupr.v12i1.12217>
- Kementerian Perhubungan. (2018). Surat Edaran Nomor:SE.2/AJ/307/DRJD/2018 Tentang Ketentuan Mengenai Bak Muatan Mobil Barang.
- Kementerian PUPR. (2016). Menti PUPR Janjikan Lintasan Tour de Flores Aiap Pada H-7. *Binamarga.Pu.Go.Id*. <https://binamarga.pu.go.id/index.php/article/menteri-pupr-janjikan-lintasan-tour-de-flores-siap-pada-h-7>
- Kemnaker RI. (2016). Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2016 Tentang Tatacara Pemberian Program Kembali Kerja Serta Kegiatan Promotif dan Kegiatan Preventif Kecelakaan Kerja dan Penyakit Akibat Kerja. <https://share.google/YwucneK9vOlfvAlal>
- Mardasaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013). Faktor Yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan

- Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. 1(2).
- Notoatmodjo, S. (2010). *Metodologi Penelitian Kesehatan* (pp. 122–125). Oktomi, A., Widodo, S., & Mukti, E. (2021). Analisis Hubungan Geometrik Jalan
- Pemerintah Kabupaten Flores Timur. (2024). Laporan Kinerja pemerintahan Tahun 2024 Kabupaten Flores Timur.
- Prasetyanto, D. (2020). Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan. Pratama, B., Muiz, A., Afandi, B., Alfin, M., Sita, Z., Wahyu, K., Dharma, S.,
- Presiden Republik Indonesia. (2022). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Issue 134229).
- Presiden RI. (2009). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Vol. 19, Issue 19). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>
- Raya Dengan Tingkat Kecelakaan (Studi Kasus : Jalan M.T Haryono, Sintang). 22, 1–11.
- Saraswati, A., & Paskarini, I. (2018). Hubungan Gangguan Tidur Pada Pekerja Shift dengan Kejadian Kecelakaan Kerja di Terminal Petikemas.
- Sari, D., & Lestari, F. (2024). Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas klasifikasi cedera korban di universitas x. 5, 12070–12080.
- Setyawati, N., Yulawuri, H., Raudah, S., Pristina, N., Kaisar, M., Sucipto, A., Mudhawaroh, Asriati, Ardiansyah, R., Achmad, B., Maranata, Ningtyas, W., Yuliana, L., Prihartanti, N., Nursolihah, I., & Astuti, H. (2023). Metodologi Riset Kesehatan. In Andrew's Disease of the Skin Clinical Dermatology. [https://www.google.co.id/books/edition/Metodologi_Riset_Kesehatan_Teknologi_Lab/2c2EDwAAQBAJ?hl=jv&gbpv=1&dq=\(Agus+Joko+Praptomo,+2017\)&pg=PR4&printsec=frontcover](https://www.google.co.id/books/edition/Metodologi_Riset_Kesehatan_Teknologi_Lab/2c2EDwAAQBAJ?hl=jv&gbpv=1&dq=(Agus+Joko+Praptomo,+2017)&pg=PR4&printsec=frontcover)
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Susanti, N., Angkat, C., Pohan, D., & Nasution, M. (2024). Analisis faktor –faktor yang berhubungan dengan resiko kecelakaan lalu lintas. 5, 5423– 5429.
- Susilawati, & R, N. (2023). Hubungan Pengetahuan dan Sikap Supir Truk Kelapa Sawit Terhadap Keselamatan Berkendara (Safety Driving) Di Wilayah Kecamatan Buntu Pane Kabupaten Asahan. 3(4), 373–379.
- Syakur, R., Kadir, H., Dassi, M., & Usman, F. (2023). Faktor Yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Di SMK Plus Prima Mandiri Makassar. Jurnal Inovasi Penelitian, 3(10), 89–102. https://www.academia.edu/download/91630802/936-Article_Text-2987-1-10-20210114.pdf
- Wesli. (2015). Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Stuctural Equation Model (SEM). 5(1), 43–50.
- World Health Organization. (2004). World Report on Road Traffic Injury Prevention.
- World Health Organization. (2023). Global Status Report on Road Safety 2023. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- Yumna, I., Priyambodo, D., Suciningtyas, M., Artanti, M., & Widagdo, H. (2020).