

BAB 4

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Jenis dan Desain Penelitian

Penelitian ini bersifat kuantitatif observasional untuk mengetahui gambaran faktor risiko ergonomi terkait aktivitas mengemudi, serta keluhan subjektif MSDs yang dirasakan oleh pengemudi. Desain penelitian yang digunakan pada penelitian ini ialah desain penelitian *cross sectional*, yaitu data dari keseluruhan variabel diambil dalam waktu yang bersamaan.

Untuk menilai aktivitas mengemudi terhadap keluhan MSDs yang dirasakan pengemudi, penulis melakukan penilaian tingkat risiko ergonomi dengan menggunakan metode REBA. Penilaian aktivitas mengemudi dengan metode REBA ini hanya sebagai informasi tambahan mengenai gambaran postur yang dilakukan pengemudi pada saat berkendara, maka dari itu penulis hanya menilai postur mengemudi pada satu orang pengemudi saja.

Hasil penelitian ini disajikan dalam bentuk deskriptif berupa gambaran dari setiap faktor risiko ergonomi yang terkait aktivitas mengemudi dan keluhan subjektif MSDs yang dirasakan oleh para pengemudi.

4.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di perusahaan jasa Travel X-Trans, pada 13 *point* pemberangkatan yang tersebar di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi. Penelitian ini akan dilakukan selama bulan Mei tahun 2009.

4.3 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi travel X Trans Jakarta trayek Jakarta-Bandung dengan *point* pemberangkatan yang tersebar di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi. Jumlah keseluruhan dari pengemudi travel X trans

dengan point pemberangkatan di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi berjumlah 60 orang.

4.4 Teknik Pengumpulan Data

4.4.1 Data Primer

Data primer yang didapat pada penelitian ini adalah:

1. Hasil kuesioner tentang faktor risiko ergonomi, yaitu umur, masa kerja, pengalaman mengemudi, berat dan tinggi badan, pola kerja, aktivitas manual handling, kebiasaan merokok, dan kebiasaan berolah raga, serta informasi terkait gambaran keluhan subjektif MSDs yang dirasakan pengemudi.
2. Hasil observasi postur mengemudi pada pengemudi dengan menggunakan metode penilaian REBA. Penilaian aktivitas mengemudi dengan observasi ini dilakukan peneliti dengan mengikuti pengemudi dari Jakarta ke Bandung, kurang lebih selama 2,5 jam

4.4.2 Data Sekunder

1. Profil perusahaan
2. Sumber tertulis lainnya berupa buku, laporan, jurnal, artikel, maupun arsip yang terkait dengan topik yang peneliti ambil.

4.5 Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan

1. Kuesioner

Pengolahan data yang berasal dari kuesioner yang terkait faktor risiko individu dan faktor pekerjaan serta gambaran keluhan yang dirasakan, dilakukan dengan cara melakukan pengkodean atau pengelompokan berdasarkan jawaban yang dipilih oleh responden

2. Observasi

Pengolahan hasil observasi terkait aktivitas mengemudi yang dilakukan melalui metode REBA dilakukan dengan mengisi nilai yang sesuai dengan aktivitas mengemudi yang dilakukan pada lembar observasi yang sudah disiapkan, lalu

Universitas Indonesia

dihitung skor akhirnya, kemudian hasil kriteria tersebut dikelompokkan lagi berdasarkan hasil kriteria REBA yang ada.

4.6 Analisis Data

Hasil pengolahan data dari kuesioner yang berupa keluhan MSDs dan data lainnya seperti berat badan, tinggi badan, IMT, durasi mengemudi, masa kerja, pengalaman mengemudi, kegiatan *manual handling*, kebiasaan merokok, dan kebiasaan berolah raga diolah secara statistik melalui program SPSS untuk dilihat persebaran distribusi frekuensinya. Analisis data-data ini dilakukan dengan menggunakan analisis univariat antara faktor risiko ergonomi yang diteliti dengan gambaran keluhan MSDs yang dirasakan pengemudi.

Analisis penilaian aktivitas mengemudi dengan menggunakan metode REBA tidak menjadi fokus dalam penelitian ini. Hal ini dikarenakan, penulis hanya ingin meninjau postur mengemudi yang menjadi risiko timbulnya MSDs. Analisis ini dilakukan dengan nilai yang didapat dari penilaian metode REBA dengan postur yang dilakukan pengemudi, serta menganalisisnya dengan keluhan yang timbul pada pekerja.

Analisis data dalam penulisan ini bersifat deskriptif analitis yang disajikan dalam bentuk tabel yang dilengkapi dengan keterangan naratif.

BAB 5

GAMBARAN PERUSAHAAN

5.1 Sejarah Perusahaan PT Batara Titian Kencana (X-Trans)

PT Batara Titian Kencana (X-Trans) didirikan pada tanggal 5 Mei 2005. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa transportasi Travel. Produk travelnya dikenal luas oleh masyarakat dengan nama X-Trans. Latar belakang didirikannya X-Trans adalah menjadi pelopor dalam memperkenalkan layanan “*Point to Point*” pada saat jalan tol Cipularang dibuka pada bulan Mei 2005 lalu.

Pada awalnya, konsep yang diusung X-Trans diambil dari nilai-nilai yang diterapkan kereta api, yaitu *Point to Point* (stasiun ke stasiun), terjadwal, dan tepat waktu. Hal ini didasari oleh keinginan untuk menyaingi pelayanan kereta api dan membuat perbedaan karakter dengan jasa transportasi travel lainnya, yang menggunakan pola antar-jemput yang dipelopori oleh 4848 dan kemudian diikuti oleh travel lainnya. Dalam hal ini X-Tarns ingin menjadi pelopor travel yang memperkenalkan layanan *point to Point (shuttle)*”.

X-trans pada saat ini memiliki 13 titik keberangkatan di Jakarta dan 7 di Bandung, dan terus berkembang dan selalu berusaha memberikan pelayanan yang terbaik bagi pelanggannya. Selain itu X-Trans juga sudah mulai mengembangkan usahanya di bidang jasa lainnya yaitu jasa kurir.

5.2 Visi, Misi, dan Tujuan Perusahaan

5.2.1 Visi

Seperti slogannya X-Trans didirikan dengan visinya untuk menjadi pelopor On-Time Shuttle.

5.2.2 Misi

Untuk mencapai visinya, misi yang dilakukan perusahaan ini, diantaranya:

1. Waktu perjalanan yang lebih singkat. Dengan adanya tol Cipularang waktu perjalanan Bandung – Jakarta ditempuh hanya sekitar 2 jam.

2. GREAT SERVICE (Pelayanan Prima) seperti tercantum pada logo X-Trans.
3. Keberangkatan tepat waktu.
4. Mengutamakan keselamatan dan rasa aman penumpang.
5. Sebaran pusat keberangkatan yang luas sehingga lebih dekat ke tempat tinggal penumpang.

5.2.3 Tujuan Perusahaan

Tujuan X-trans dalam bidang jasa transportasi travel adalah:

1. Mempertahankan dan memperkokoh posisi *Market Leader*
2. Mencapai predikat terbaik dalam segala hal

5.3 Keunggulan X-Trans

Sebelumnya, telah disebutkan bahwa konsep X-trans diambil dari nilai-nilai yang diterapkan kereta api, yaitu *point to point*, terjadwal dan tepat waktu. Hal ini merupakan keunggulan X-trans dibanding dengan jasa antar-jemput lainnya.

Point to point merupakan prinsip kereta api yaitu dari stasiun ke stasiun. X-Trans tidak menjemput penumpang atau mengambil penumpang di jalan. Terjadwal dan tepat waktu merupakan prinsip yang diterapkan X-Trans. Keberangkatan X-trans sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, tidak menunggu penumpang penuh atau menunggu penumpang yang terlambat (istilahnya 1 orang pun berangkat), sehingga waktu tiba pun menjadi mudah diprediksi. Sementara sistem antar- jemput lazimnya menunggu penumpang hingga mobil penuh, akibatnya tidak ada kepastian mengenai waktu berangkat dan waktu tiba.

X-Trans juga berupaya mencapai waktu tempuh 2 jam dalam perjalanannya dengan tetap mengutamakan aspek keselamatan. Karena dalam prakteknya, pengemudi X-Trans diharamkan untuk melewati bahu jalan dan mengemudi di atas kecepatan 120 km/jam.

Selain 3 prinsip kereta api yang diterapkan X-Trans, X-Trans juga mengambil kekurangan pelayanan kereta api sebagai kelebihan pelayanan X-

Trans, yaitu *great service*. Service lebih yang diterapkan X-Trans kepada para penumpangnya antara lain: kondisi mobil yang nyaman (tidak bising& tersuspensi), ruangan tunggu yang nyaman dan ber-AC, WC yang bersih, cara reservasi yang mudah, dan lain-lain.

Selain itu, X-Trans juga sangat mengedepankan keramahan dan kesopanan kepada pengguna jasanya, dengan prinsip 5 S (Senyum, Salam, Sapa, Sopan, Santun) yang diterapkan di semua *frontliner* (supir, resepsionis, satpam dan karyawan lainnya).

5.4 Pengemudi X-Trans

Pengemudi X-Trans Jakarta kurang lebih berjumlah 74 orang dengan rincian sebagai berikut: 60 orang pengemudi tujuan Jakarta – Bandung, 14 orang pengemudi tujuan Bandara. Pada umumnya tingkat pendidikan pengemudi X-Trans adalah SMA.

5.5 Pola Kerja Pengemudi

Pola kerja yang diterapkan bagi pengemudi X-Trans bervariasi di setiap *pool* ada yang menerapkan pola kerja 2:0 artinya dalam satu hari harus melakukan perjalanan Jakarta – Bandung sebanyak 2 kali kemudian keesokannya libur. Selain itu, ada yang menerapkan pola kerja 2:2 artinya dalam setiap harinya selama 2 hari, pengemudi harus mengemudi sebanyak 2 kali perjalanan Jakarta – Bandung, kemudian keesokannya baru mendapat jadwal libur. Ada pula yang menerapkan pola 2:1, 1:1 yang semuanya tergantung pada kebijakan masing-masing koordinator supir di setiap *pool*.

5.6 Data Kendaraan

X-Trans cukup memperhatikan pemeliharaan dan kualitas dari kendaraan. Setiap 2 tahun, jika memungkinkan, X-Trans selalu mengganti kendaraannya dengan yang baru. Hal ini disebabkan oleh biaya *maintenance* yang mulai meningkat setelah umur kendaraan tersebut 2 tahun.

Untuk beroperasi mengangkut penumpang, X-Trans menggunakan 3 jenis kendaraan, yaitu:

a. ISUZU ELF, sebagian besar kendaraan X-Trans adalah kendaraan jenis ini. Kendaraan jenis ini terdiri dari dua tahun pembuatan, yaitu tahun 2007 dan 2008. Pada saat ini X-Trans Jakarta memiliki kurang lebih 30 kendaraan. Kendaraan ini memiliki spesifikasi sebagai berikut:

- a. Tenaga Mesin : 2800 cc
- b. Suspensi : Soft
- c. Sistem Pendingin : Full AC *Double Blower*
- d. Kapasitas Tempat duduk : 10 *seat* + 1 *seat*
- e. *Mirror System* : Manual
- f. *Power Steering*
- g. Tidak *central lock*
- h. Tempat duduk pengemudi dan tempat duduk untuk penumpang dapat diatur bagian kepala hingga punggung agar dapat ditegakkan atau dimundurkan.



Gambar 5.1 Kendaraan Jenis ISUZU ELF

b. KIA TRAVELLO, kendaraan jenis ini hanya tersisa kurang lebih 3 kendaraan. Kendaraan ini adalah jenis kendaraan model lama yang digunakan X-Trans dalam beroperasi. Kendaraan ini memiliki spesifikasi sebagai berikut:

- Tenaga Mesin : 2700 cc
- Suspensi : Soft
- Sistem Pendingin : Full AC *Double Blower*
- Kapasitas tempat duduk : 10 *seat* + 1 *seat*
- *Mirror System* : *Rear under view mirror*
- *Central Lock Door*

- *Power Steering*
- Tempat duduk pengemudi dan tempat duduk untuk penumpang dapat diatur bagian kepala hingga punggung agar dapat ditegakkan atau dimundurkan.



Gambar 5.2 Kendaraan Jenis KIA Travello

- c. MINI BUS, jenis kendaraan ini hanya digunakan untuk perjalanan ke Bandara atau perjalanan Jakarta - Bandung pada saat pada saat jadwal di hari jumat yang terpotong oleh waktu istirahat dan para pengemudi melakukan ibadah shalat jumat atau pada saat akhir pekan. Jenis kendaraan ini pun hanya terdapat di 2 *point shuttle*, yaitu Blora, Menteng dan Kartika Chandra. Jumlah unit kendaraan ini kurang lebih 7 unit

5.7 Prosedur Kerja

Sebelum melakukan perjalanan, pengemudi berkewajiban mengisi form keberangkatan yang terdiri dari nama supir, jumlah penumpang, dan kondisi kendaraan yang akan digunakan serta keterangan administratif lainnya. Di dalam amplop berisi form keberangkatan ini, pengemudi diberikan uang isi bensin, uang tol, dan uang makan untuk pengemudi.

Perjalanan Jakarta-Bandung ditempuh kurang lebih dalam waktu $\pm 2,5$ jam, sedangkan perjalanan ke Bandara memakan waktu ± 1 jam. Waktu tempuh ini tergantung dari kepadatan arus lalu lintas yang ada.

Di perjalanan, tepatnya di tempat pengisian bensin setelah keluar tol Cipularang, pihak X-Trans (dalam hal ini petugas yang sedang bertugas di tempat tersebut, dan hanya berlaku untuk perjalanan tujuan Jakarta - Bandung) memeriksa kesesuaian penumpang, dan mengawasi pengisian bensin agar pembelian sesuai dengan yang telah ditetapkan.

Setelah tiba di tempat tujuan, pengemudi harus menyerahkan bukti pembayaran tol, pengisian bensin pada petugas yang sedang bertugas di pool kedatangan Bandung.

Biasanya sebelum kembali ke Jakarta setelah pengemudi tiba di Bandung, pengemudi berkesempatan beristirahat selama \pm 1,5 jam (untuk rute perjalanan Jakarta-Bandung). Namun, apabila keadaan lalu lintas tidak mendukung, sedangkan keberangkatan harus sesuai dengan jadwal, pengemudi bahkan tidak memiliki waktu istirahat dan langsung berangkat mengemudi kembali ke Jakarta. Hal ini dikarenakan pengemudi harus selalu siap pada jam mengemudi yang telah dijadwalkan.

5.8 Sistem Kerja Pengemudi

Sistem kerja yang diterapkan pada pengemudi pada adalah sistem kontrak. Gaji yang dibayarkan tiap bulannya adalah gaji pokok, sedangkan uang harian dan uang makan diberikan setiap kali mereka akan melakukan perjalanan bersamaan dengan uang tol, dan uang bahan bakar. Insentif lainnya berupa uang lembur dan uang bonus terkait jumlah penumpang pada saat melakukan perjalanan. Gaji biasanya dibayarkan pada karyawan pada tanggal 1, sedangkan insentif dibayarkan pada tanggal 15 setiap bulannya

5.9 Rute X-Trans

Pada saat ini Jasa Travel X-Trans melayani jasa transportasi dengan dua rute perjalanan, yaitu Jakarta-Bandung dan transportasi ke Bandara. Untuk transportasi ke Bandara, aksesnya hanya terdapat di 2 pool X-Trans, yaitu pool yang berada di daerah Menteng dan pool yang berada di Hotel Kartika Chandra.

5.10 Jadwal Keberangkatan

Setiap pool berbeda jadwal keberangkatannya. Secara garis besar pemberangkatan paling pagi dari Jakarta – Bandung adalah pukul 5.30 pagi dan pemberangkatan paling malam adalah pukul 22.15.

5.11 Perawatan Kendaraan

Perawatan kendaraan X-Trans menjadi tanggung jawab masing-masing pengemudi. Artinya, setiap 1 unit mobil merupakan mobil batangan (mobil pegangan) yang senantiasa dibawa oleh 2 orang pengemudi tertentu (sistem *back to back*). Jadi apabila pengemudi merasakan ketidaknyamanan atau kerusakan pada kendaraan yang digunakannya, pengemudi tersebut dapat mengajukan usulan penggantian dan/atau perbaikan bagian tertentu dari kendaraan kepada pihak teknisi pusat.

5.12 Pusat Keberangkatan X-Trans

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, X-Trans memiliki 13 titik keberangkatan di Jakarta dan 7 di Bandung. Pusat Keberangkatan Jakarta diantaranya:

1. Jakarta Pusat. JL. Blora, Menteng
2. Jakarta Selatan. Semanggi. Hotel Kartika Chandra. JL. Gatot Subroto Kav.18
3. Jakarta Selatan. Pancoran. Graha Anugrah. JL. Raya Pasar Minggu 17, Lt.Lobby
4. Jakarta Selatan. Fatmawati. JL. RS Fatmawati No. 14B
5. Jakarta Selatan. Pondok Indah. JL. Gedung Hijau Raya No.74
6. Jakarta Utara. Kelapa Gading. Pulo Mas. Ruko Pertokoan Pulo Mas Blok I No.5
7. Jakarta Timur. Jatiwaringin. Ruko Jatiwaringin Junction No.3
8. Jakarta Barat. Tomang. Hero. JL. Tomang Raya NO.30
9. Bintaro. Bintaro Trade Center (BTC), sektor VII, Ruko blok F-1 Area Foodcourt
10. Serpong. Ruko Tol Boulevard. Blok F No. 10 BSD City

11. Karawaci. Palais De Europe. JL. Trocadero NO.16
12. Cibubur. Cibubur Point Otomotive Center Ruko Blok D/5. JL. Alternatif Cibubur
13. Bekasi. Mega Bekasi Hypermall/Giant, Ground Floor No.17

Sedangkan 7 titik keberangkatan dari Bandung adalah:

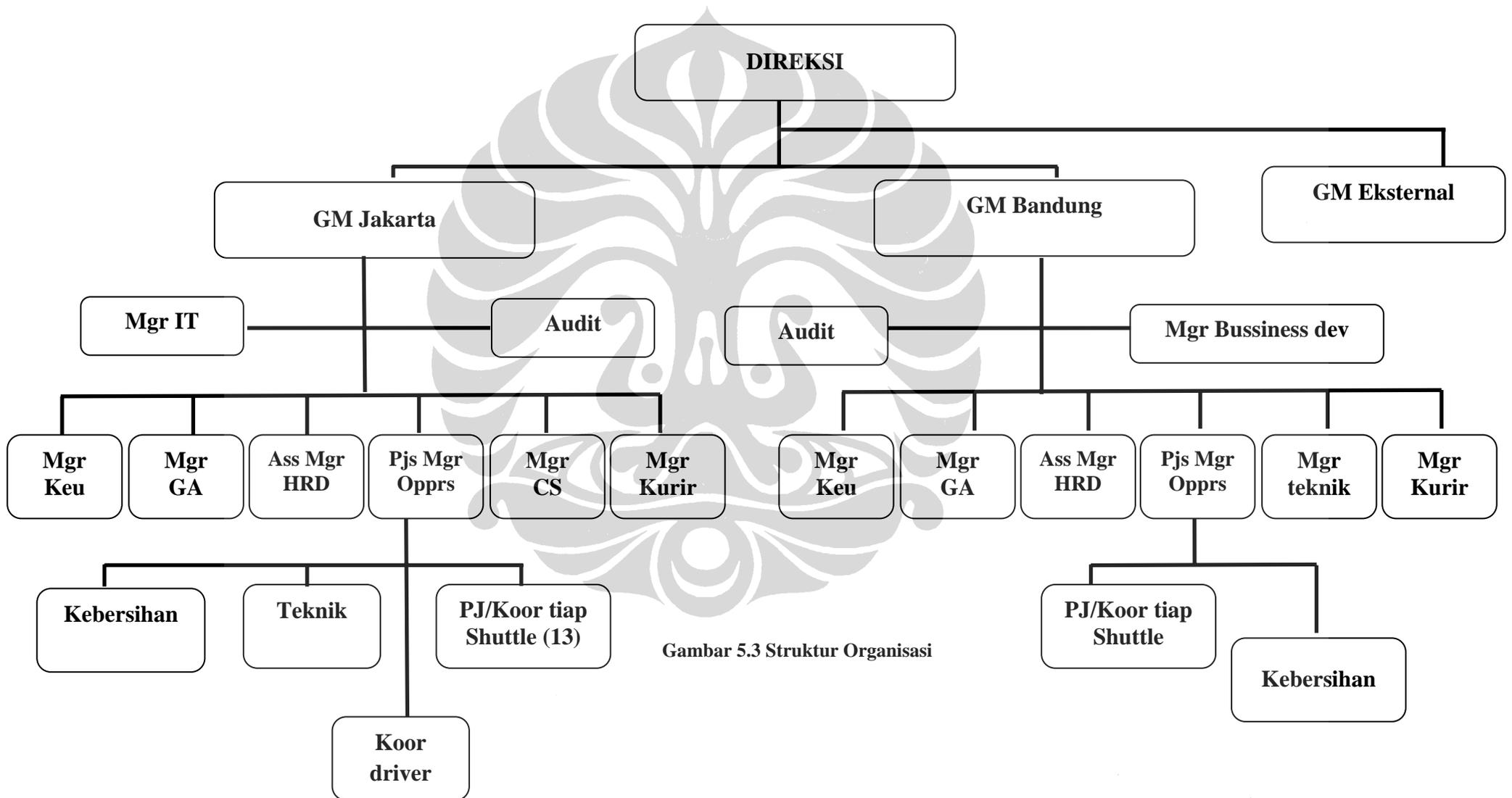
1. Bumi X-Trans: JL. Cihampelas NO. 145
2. The Promenade : JL Cihampelas No. 119C
3. RM Ayam Goreng Jakarta: JL. Cihampelas NO. 109
4. RM Pringgodani: JL. Cihampelas NO. 97
5. Oncom Raos: JL. Cihampelas NO. 57
6. Dago: Erdward Forrer. JL. Dago No. 151
7. Bandung Timur: Metro Indah Mall Kav C1, JL. Soekarno-Hatta No 590

5.13 Struktur Organisasi

Kekuasaan tertinggi PT Batara Titian Kencana (X-Trans) berada di tangan direksi. Direksi membawahi 3 orang *General Manager* yaitu GM Bandung, GM Jakarta dan GM Eksternal. GM Bandung membawahi semua divisi X-Trans Bandung, sedangkan GM Jakarta m embawahi semua divisi X-Trans Jakart, diantaranya manager keuangan, manager HRD, Manager GA, Manager Operasional, Manager Kurir, dan Manager CS. Setiap penanggung jawab di setiap cabang X-Trans bertanggung jawab terhadap Manager Operasional. Selain membawahi setiap penanggung jawab cabang, Manager Operasional Jakarta juga membawahi koordinator kebersihan, bagian teknik dan koordinator pengemudi.

PT BATARA TITIAN KENCANA

Struktur Organisasi



Gambar 5.3 Struktur Organisasi