

## BAB 4

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 4.1 Jenis dan Desain Penelitian

Penelitian ini bersifat kuantitatif observasional untuk mengetahui tingkat kelelahan (*fatigue*) akibat kegiatan mengemudi pada pengemudi travel X-Trans. Desain penelitian yang digunakan pada penelitian ini ialah desain penelitian *cross sectional* (potong lintang) yakni penelitian non-eksperimental menggunakan data primer (kuesioner) untuk mengetahui hubungan antara variabel dependen yang diambil pada saat yang sama (bersamaan), yaitu pada tahun 2009.

Hasil penelitian disajikan dalam bentuk deskriptif yaitu untuk melihat tingkat kelelahan dan analitik untuk melihat distribusi frekuensi tingkat kelelahan berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhinya, serta melihat hubungan variabel-variabel yang berbeda pada suatu populasi penelitian.

#### 4.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada 13 *point shuttle* yang tersebar di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi. Penelitian ini akan dilakukan selama bulan April hingga Mei tahun 2009.

#### 4.3 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi travel X Trans Jakarta yang berjumlah 74 orang. Sedangkan sampel penelitian ini adalah seluruh pengemudi travel X-Trans Jakarta dengan trayek menuju Bandung di 13 *point shuttle* yang tersebar di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi. Jumlah keseluruhan dari pengemudi travel X trans dengan *point* pemberangkatan di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi menuju Bandung berjumlah 60 orang.

#### 4.4 Instrumen Penelitian

Instrumen utama yang digunakan dalam penelitian ini berupa kuesioner. Kuesioner dalam penelitian ini terdiri atas 6 bagian, bagian pertama adalah data diri responden yang berisi usia, berat badan, dan tinggi badan. Untuk berat badan

dan tinggi badan dilakukan pengukuran langsung dengan menggunakan timbangan berat badan, dan meteran tinggi badan. Bagian kedua, ketiga, keempat, kelima, dan keenam adalah daftar pertanyaan mengenai pertanyaan umum (pendidikan terakhir, masa kerja, serta durasi mengemudi), kondisi fisik, *shift* kerja, waktu istirahat, dan gejala-gejala kelelahan dengan menggunakan skala yang dikeluarkan oleh *Industrial Fatigue Research Commitee* yaitu dengan metode pengukuran *Subjective Symptom Test* (SST). Metode pengukuran (SST) ini merupakan pengukuran kelelahan secara umum, sehingga dapat diterapkan pada jenis pekerjaan apapun.

## **4.5 Teknik Pengumpulan Data**

### **4.5.1 Data primer**

Data primer yang diperoleh berdasarkan hasil wawancara terstruktur dengan menggunakan alat bantu kuesioner yang memuat beberapa pertanyaan seperti data diri responden, usia, status gizi melalui pengukuran Indeks Masa Tubuh (IMT) dengan membagi antara berat badan (Kg) dengan tinggi badan dikuadratkan ( $m^2$ ), pertanyaan umum (pendidikan terakhir, masa kerja, serta durasi mengemudi, kondisi fisik, *shift* kerja, waktu istirahat, dan gejala kelelahan dari sumber *Industrial Fatigue Rsearch Commitee* (IFRC) dengan menggunakan metode pengukuran *Subjective Symptom Test* (SST).

### **4.5.2 Data sekunder**

Data sekunder diperoleh dari data-data di perusahaan yakni X Trans mengenai data karyawan, pengaturan *shift* kerja, pengaturan istirahat bagi pengemudi travel, profil perusahaan, dan wawancara tidak terstruktur. Data-data pendukung lainnya, seperti informasi yang berkaitan dengan tingkat kelelahan dengan pengemudi diperoleh dari berbagai media, seperti internet dan beberapa studi literatur berupa buku, jurnal, artikel, *paper*, dsb.

#### 4.6 Pengolahan dan Analisis Data

Hasil penelitian ini akan diolah, dimana dari semua data yang masuk untuk memudahkan melakukan pengklasifikasian maka dilakukan tahapan-tahapan sebagai berikut:

1. *Numbering*: memberikan nomor dan kode pada setiap kuesioner yang akan diberikan
2. *Editing*: melakukan pengecekan termasuk kelengkapan dan kejelasan isi pada kuesioner
3. *Coding*: mengubah data kuesioner dalam bentuk kode-kode  
 Kuesioner yang digunakan untuk mengukur tingkat kelelahan yang dirasakan oleh pekerja diberikan nilai dari 30 item pertanyaan mengenai gejala-gejala kelelahan. Klasifikasi penilaian terbagi menjadi sangat sering dengan nilai 4, sering dengan nilai 3, jarang dengan nilai 2, dan tidak pernah dengan nilai 1:
  - Ringan (nilai:30-60)
  - Sedang (nilai: 61-90)
  - Berat (nilai:91-120)
4. *Processing*: memproses data agar dapat dilakukan analisa dengan cara *entry* data ke dalam program statistik komputer, yakni menggunakan program SPSS.
5. *Analizing*: melakukan analisa terhadap hasil pemrosesan data, analisis ini dibantu dengan perangkat lunak statistik komputer
6. *Skoring*: masing-masing variabel diberi nilai untuk memudahkan pengkelompokkan jawaban dan mengkategorikan responden sesuai dengan jumlah jawaban benar yang dijawabnya.

Analisa data merupakan kelanjutan dari tahapan pengolahan data. Setelah data diberi nilai (skor) dan dimasukkan (*entry*), kemudian data dianalisis dengan menggunakan *software* komputer yaitu SPSS. Analisis data dilakukan dengan menggunakan dua metode analisis, yaitu analisis univariat dan analisis bivariat.

##### 1. Analisis univariat

Analisis univariat merupakan analisis yang dilakukan pada setiap variabel yang diamati. Hasilnya berupa distribusi frekuensi, besarnya proporsi,

presentase, dan statistik deskriptif. Analisis univariat ini disajikan dalam bentuk deskriptif berupa teks, tabel, ataupun grafik.

## 2. Analisis bivariat

Analisis bivariat merupakan analisis yang dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau berkorelasi yaitu melihat hubungan antara variabel independen (status gizi melalui pengukuran Indeks Masa Tubuh, kondisi fisik, massa kerja, durasi mengemudi, *shift* kerja, serta waktu istirahat) dengan variabel dependen (tingkat kelelahan pada pengemudi travel X Trans).

Pada analisis bivariat ini, peneliti menggunakan instrumen statistik berupa metode *Chi-Square test of dependence*. Fungsi dari *Chi-Square test of dependence* digunakan untuk menganalisa frekuensi dari dua variable dengan banyak kategori untuk menentukan apakah kedua variabel tersebut berhubungan satu sama lain atau sebaliknya (Roni Kountur,2006).

$$X^2 = \sum_{i=1}^n \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

$$E = \frac{TK}{TB} \times TB$$

Keterangan:

$X^2$  = Chi Square

$O_i$  = Frekuensi dari data ke – I yang diobservasi (observed)

$E_i$  = Frekuensi dari data ke – I yang diharapkan (Expected)

Tk = Total kolom

Tb = Total baris

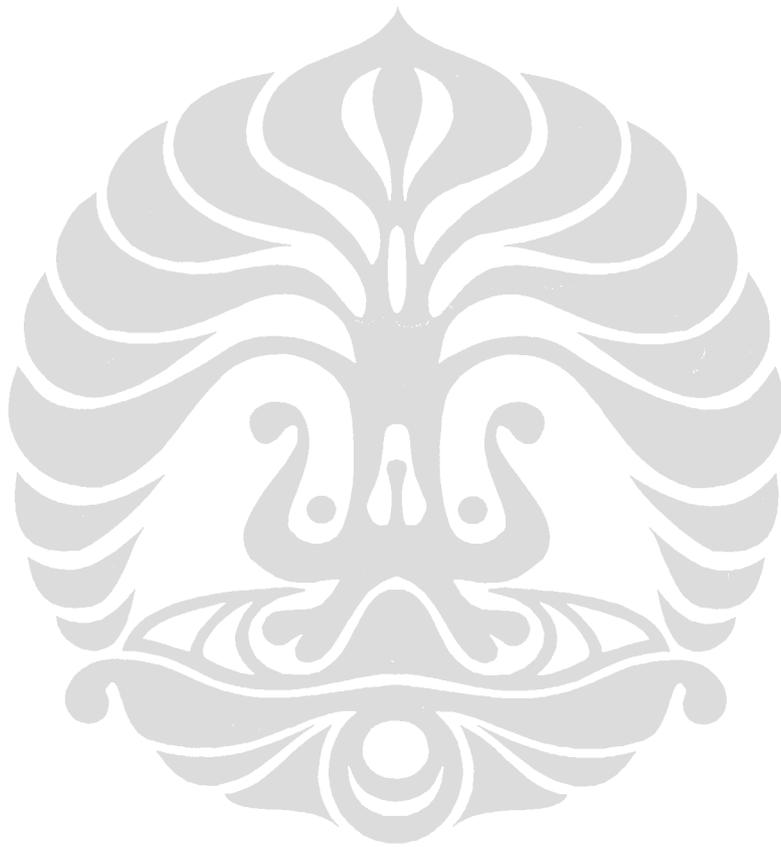
Untuk keperluan analisi bivariat, variabel dependen tingkat kelelahan dikategorikan menjadi 2 bagian berdasarkan nilai *mean* / nilai rata-rata yang dari hasil jawaban responden mengenai gejala-gejala kelelahan, sebesar:

Tidak lelah  $\leq 46$

Lelah  $> 46$

Nilai kemaknaan pada setiap variabel yang diteliti dalam menimbulkan tingkat kelelahan ditentukan dengan membandingkan nilai  $X^2 \alpha$  sebesar 0.05

jika  $P \text{ value} < 0.05$ , dalam artian terdapat perbedaan proporsi antara kelompok yang terpapar oleh faktor risiko dengan kelompok yang tidak terpapar oleh faktor risiko (ada hubungan yang bermakna antara variabel dependen dengan variabel independen). Jika  $P \text{ value} > 0.05$  dalam artian tidak terdapat perbedaan proporsi antara kelompok yang terpapar oleh faktor risiko dengan kelompok yang tidak terpapar oleh faktor risiko (tidak ada hubungan yang bermakna antara variabel dependen dengan variabel independen)



## BAB 5

### GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

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

PT Batara Titian Kencana (X-Trans) berdiri pada tanggal 5 Mei 2005. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa angkutan 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 mulai dioperasikan 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)*”.

Pada mulanya Travel X-Trans memang hanya melayani rute perjalanan Jakarta-Bandung. Namun seiring dengan perkembangannya, saat ini X-Trans mulai membuka rute menuju Bandara. Dan terus mengupayakan perkembangan ke depannya.

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.

#### 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 hingga 3 jam.
2. GREAT SERVICE ( Pelayanan Prima) seperti tercantum pada logo X-Trans.
3. Keberangkatan tepat waktu.
4. Mengutamakan keselamatan dan rasa aman penumpang.
5. Penyebaran *point shuttle* 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. 3 Hal ini merupakan keunggulan X-trans dibanding dengan angkutan jasa travel lainnya yang menggunakan sistem antar-jemput.

*Poin to point* merupakan prinsip kereta api yaitu dari stasiun ke stasiun. X-Trans tidak menjemput penumpang di suatu tempat 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 (dapat dikatakan meski hanya 1 orang penumpang pun akan tetap 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*. Pelayanan 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 Prosedur Kerja

Sebelum melakukan perjalanan, pengemudi berkewajiban mengisi form keberangkatan yang terdiri dari nama supir, jumlah penumpang pada saat keberangkatan, 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 2,5 jam, sedangkan perjalanan ke Bandara dari *point shuttle* X-Trans memakan waktu kurang lebih 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 *point shuttle* kedatangan Bandung.

Biasanya sebelum kembali ke Jakarta setelah pengemudi tiba di Bandung, pengemudi berkesempatan beristirahat selama kurang lebih 1 hingga 2 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. Akan tetapi menurut hasil wawancara dengan pengemudi, secara keseluruhan dari total waktu kerja selama 6 hari selama 1 minggu, waktu istirahat yang diberikan kepada pengemudi dalam satu hari kerja mencukupi untuk mengembalikan kondisi dan stamina pengemudi.

### 5.5 Pengemudi X-Trans Jakarta

Jumlah Pengemudi X-Trans Jakarta kurang lebih 74 orang dengan 60 orang pengemudi dengan trayek Jakarta – Bandung, 14 orang pengemudi dengan trayek dari Bandara menuju *point shuttle* Kartika Candra, Serpong, dan Blora atau sebaliknya. Berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi X Trans Jakarta, didapat informasi mengenai karakteristik pengemudi, diantaranya:

1. Seluruh pengemudi travel X-Trans Jakarta berjenis kelamin laki-laki
2. Mayoritas pengemudi travel X-Trans Jakarta memiliki pendidikan terakhir, yaitu SMA / SMK. Akan tetapi terdapat juga sebagai lulusan D1, D3, maupun Sarjana.
3. Sebagian besar pengemudi travel X-Trans Jakarta memiliki pengalaman kerja sebagai pengemudi berkisar antara 5 hingga 20 tahun. Hanya sekitar  $\frac{1}{4}$  dari total pengemudi yang memiliki pengalaman menjadi pengemudi kurang dari 5 tahun.

### 5.6 Sistem Kerja

Sistem kerja yang diterapkan di travel X-Trans Jakarta, yaitu dengan sistem *outsourc*e atau kontrak. Kontrak kerja bagi pengemudi X-Trans berlaku selama 1 tahun, dan kontrak tersebut dapat diperpanjang apabila pengemudi yang bersangkutan memiliki kinerja yang baik selama bekerja sebagai pengemudi

travel X-trans Jakarta. Pengemudi travel X-Trans Jakarta mendapat penghasilan tetap dari perusahaan setiap satu bulan pada tanggal 1 setiap bulannya. Selain itu, penegemudi setiap bulannya pada tanggal 15 mendapat uang insentif dan mendapatkan pembayaran dari hasil jumlah rotasi pengemudi dapat menjalani setiap minggunya.

### **5.7 Pola Kerja Pengemudi**

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

### **5.8 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.

### **5.9 Jadwal Keberangkatan**

Setiap *point shuttle* memiliki perbedaan dalam jadwal keberangkatan. Secara garis besar pemberangkatan paling pagi dari Jakarta-Bandung adalah pukul 5.30 pagi dan pemberangkatan paling malam adalah pukul 22.15, terkecuali pada *point shuttle* Kartika Candra yang melayani pemberangkatan Jakarta menuju Bandung secara 24 jam non-stop.

### 5.10 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 diantaranya:

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

### 5.11 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:

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

- 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.
- 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

### 5.12 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 (*back to back system*). Jadi apabila pengemudi merasakan ketidak nyamanan atau kerusakan pada kendaraan yang digunakannya, pengemudi tersebut dapat mengajukan usulan penggantian dan atau perbaikan bagian tertentu dari kendaraan kepada pihak teknisi pusat.

### 5.13 Kondisi Jalan

Sebagian besar lokasi *point shuttle* travel X-Trans Jakarta, tanggerang, dan bekasi berdekatan langsung dengan jalan Tol, sehingga memudahkan akses bagi pengemudi untuk langsung menuju bandung, tanpa harus mengalami kemacetan di jalan menuju Tol. Perjalanan dari *point shuttle* menuju bandung dengan melewati jalan tol Cikampek dan Cipularang pada umumnya memiliki kondisi jalan yang lurus dan monoton. Ruas jalan Tol Cipularang bersifat lurus, memiliki banyak tanjakan dan turunan yang terjal, dan baru terdapat 2 tempat pemberhentian, yaitu tempat pengisian bahan bakar dan tempat untuk melakukan istirahat.. Selain itu ruas jalan ini pada umumnya digunakan sebagai penghubung kota jakarta dan sekitarnya menuju kota-kota lain di pulau jawa hingga pulau madura dan pulau bali didominasi oleh kendaraan-kendaraan besar, seperti truk

biasa, truk tronton, truk trailler, bus antar kota, truk peti kemas, dan sebagainya. Kondisi jalan yang seperti ini kerap kali menimbulkan kebosanan pada pengemudi. Untuk itu agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalanan, pengemudi memerlukan konsentrasi yang tinggi setiap kali bekerja.

#### **5.14 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 membawahi semua divisi X-Trans Jakarta, diantaranya manajer keuangan, manajer HRD, Manajer GA, Manajer Operasional, Manajer Kurir, dan Manajer CS. Setiap penanggung jawab di setiap cabang X-Trans bertanggung jawab terhadap Manajer Operasional. Selain membawahi setiap penanggung jawab cabang, Manajer Operasional Jakarta juga membawahi koordinator kebersihan, bagian teknik dan koordinator pengemudi. (terlampir).



Gambar 5.1 Struktur Organisasi  
PT BATARA TITIAN KENCANA

