

**SKRIPSI**

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA PENGEMUDI MOBIL PENGANGKUT SEMEN CURAH DI PT. PRIMA KARYA MANUNGGAL (PKM) KAB. PANGKEP TAHUN 2013**

**ANDI FIRMANSYAH  
K 111 09 353**



*Skripsi ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat*

*Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat*

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2013**

## **KATA PENGANTAR**

Assalamu Alaikum Wr. Wb.

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013” sebagai syarat dalam menyelesaikan pendidikan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari bahwa proses penyusunan skripsi ini tidak dapat terselesaikan tanpa dukungan dari berbagai pihak baik dari keluarga, sahabat, dan terlebih dari seluruh civitas akademika. Maka dari itu, pada kesempatan ini penulis memberikan ucapan rasa terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Kedua orang tua yaitu H. Andi Rachmat dan Hj. Asriwaty yang telah memberikan segenap kasih sayang dan dengan penuh kesabaran mendidik anak-anaknya tumbuh dewasa. Kakanda Andi Chandra Pramudya, ST selaku saudara kandung penulis yang senantiasa membantu, membimbing, dan melindungi adiknya. Serta seluruh keluarga besar penulis yang senantiasa berperan sebagai orang tua pendidik.
2. Bapak dr. Muhammad Rum Rahim, M.Sc selaku pembimbing I dan Bapak H Atjo Wahyu, SKM, M.Kes selaku pembimbing II yang dengan tulus ikhlas meluangkan waktu, tenaga, dan pemikiran untuk membimbing dan memberikan arahan kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

3. Bapak Awaluddin, SKM, M.Kes; Ibu Hj. Andi Ummu Salmah, M.Sc; dan Ibu Indra Fajarwati Ibnu, SKM, MA selaku dosen penguji yang telah banyak memberikan masukan, saran serta arahan guna penyempurnaan penulisan skripsi ini.
4. Bapak Anwar, SKM, M.Sc selaku penasehat akademik yang telah memberikan arahan serta motivasi selama mengikuti pendidikan di FKM Unhas.
5. Bapak Prof. Dr. dr. Alimin Maidin, MPH selaku dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin, para wakil dekan beserta seluruh staf Dosen dan Tata Usaha yang telah memberikan bimbingan, arahan, ilmu yang bermanfaat, kerja sama dan bantuannya selama penulis mengikuti pendidikan di FKM Unhas.
6. Bapak dr. Muhammad. Rum Rahim, M.Sc selaku ketua Jurusan Kesehatan dan Keselamatan Kerja beserta seluruh Dosen dan staf bagian K3 atas bantuannya dalam memberikan arahan, bimbingan, ilmu pengetahuan yang sangat berharga selama penulis mengikuti pendidikan di FKM Unhas.
7. Pimpinan beserta seluruh Staf PT. Prima Karya Manunggal, segenap karyawan terkhusus pada pengemudi mobil pengangkut semen curah yang telah meluangkan waktu untuk membantu penulis dengan ikhlas.
8. Keluarga Besar FKM Angkatan 2009 (Galeter) dan seluruh Keluarga Mahasiswa FKM Unhas atas kerja sama dan kebersamaan dalam menempuh perjuangan dunia kemahasiswaan.

9. Rekan-rekan FKM khususnya Bagian K3 dan keluarga besar OHSS atas masukan yang senantiasa memberikan kebersamaan di kampus ungu.
10. Sahabat-sahabatku Imam Suratno, Hasyrul Almani, Ahmad Fauzi Haris, Andi Rio Adipatra, Muh. Hikmawan, Muh. Asdar, Sholihin Siddiq, Ari Ashari, Rishar Dahlan, Nofrianto Giring, Bernard, Dendri, M. Ikhsan Mustain, Muamar Arifuddin, Musfiandi Taqwin, Halimah Jahid, Steffi Barmo, Feny Mambela, Dien Hardianty, Hersi Magan, Muftiraeni, Khadijah M., Umrah Hardianty, Riny Anggraeny, yang selalu memberikan semangat, dukungan baik langsung maupun tidak langsung selama menempuh pendidikan di FKM Unhas.
11. Keluarga Besar IPPM Pangkep Universitas Hasanuddin dan teman-teman seperjuangan Mahatir, Deddy, Edy, Reza, Ali, Aso, Syahban, Mulyadi, Bambang, terima kasih atas kebersamaannya selama ini.
12. Rekan-rekan KCB (Komunitas Cinta Buku) terkhusus kepada Bapak Lalu Muhammad Saleh, SKM, M.Kes dan Kanda Mahfuddin Yusbud, SKM yang telah meluangkan waktu, kesempatan untuk memberikan ilmu, arahan serta bimbingan dalam proses kegiatan KCB.
13. Teman-Teman PBL Posko RW III Kel. Mariso Kec. Mariso serta Teman-teman KKN posko Bonto Rappo, Kec.Tarowang, Kab. Jeneponto terimakasih atas kerja sama, dukungan serta bantuannya selama menjalani PBL dan KKN.
14. Seluruh pihak yang tidak sempat penulis sebutkan namanya yang telah banyak memberikan bantuannya dalam rangka penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa penulisan skripsi ini masih sangat jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati dan penuh rasa tanggung jawab ilmiah penulis menerima saran dan kritik dari berbagai pihak yang bersifat membangun, demi penyempurnaan untuk penelitian di masa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembangunan kesehatan dan ilmu pengetahuan. Semoga ALLAH SWT selalu melimpahkan berkah dan rahmat-Nya bagi kita semua, Amin.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Makassar, Mei 2013

Penulis

## RINGKASAN

UNIVERSITAS HASANUDDIN  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA  
MAKASSAR, 1 Mei 2013

ANDI FIRMANSYAH

### “FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA PENGEMUDI MOBIL PENGANGKUT SEMEN CURAH DI PT. PRIMA KARYA MANUNGGAL (PKM) KAB. PANGKEP TAHUN 2013”

(xiii +82 Halaman +10 Tabel +8 Lampiran)

*Safety driving* merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi. Di Indonesia, penyebab kecelakaan yang paling besar disebabkan oleh *human error*, yakni mencapai 90%. Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu risiko keselamatan pada pengemudi mobil distributor semen yang berlangsung selama 24 jam sehari.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) tahun 2013. Jenis penelitian ini adalah penelitian analitik dengan rancangan *cross sectional study*. Populasinya adalah pengemudi mobil yang mengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) sebanyak 32 orang. Pengambilan sampel secara *exhaustive sampling* dengan besar sampel 32 orang. Analisis data yang dilakukan adalah analisis univariat dan bivariat.

Berdasarkan hasil penelitian, peneliti menyimpulkan bahwa ada hubungan antara pengalaman mengemudi ( $p=0,021$ ), tingkat pendidikan ( $p=0,008$ ), pelatihan mengemudi ( $p=0,049$ ), dan istirahat kerja ( $p=0,005$ ) dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep tahun 2013 dan tidak ada hubungan antara makan sebelum kerja ( $p=1,000$ ) dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep tahun 2013.

Penelitian ini menyarankan pelaksanaan pelatihan mengenai *safety driving* pada pengemudi harus diberikan secara menyeluruh dan dalam memanfaatkan waktu istirahat kerja pengemudi baiknya mengisi dengan tidur siang minimal 20 menit agar kondisi fisik dapat terjaga.

Kata Kunci : *safety driving*, kecelakaan lalu lintas, pengemudi  
Daftar Bacaan : 36 (1992-2012)

## **ABSTRACT**

**HASANUDDIN UNIVERSITY  
FACULTY OF PUBLIC HEALTH  
OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY  
MAKASSAR, 1 Mei 2013**

**ANDI FIRMANSYAH**

**“FACTORS RELATED TO SAFETY DRIVING BEHAVIOR ON CEMENT BULK CARRIER CAR DRIVERS AT PT. PRIMA KARYA MANUNGGAL (PKM) PANGKEP DISTRICT YEAR 2013”**

(xiii +82 Pages +10 Tables +8 Annex)

*Safety driving is an effective way to reduce the incidence of accidents caused by drivers who are less attentive while driving. In Indonesia, the biggest cause of accidents caused by human error, which reached 90%. Traffic accidents is one of the safety risk to the driver of cement distributor car, which lasted for 24 hours a day.*

*This study aims to determine the factors associated with safety driving behavior on bulk cement carrier car driver in PT. Prima Karya Manunggal (PKM) in 2013. The study was an analytic study which using cross sectional study design. The population was car drivers who transport bulk cement in PT. Prima Karya Manunggal (PKM) as many as 32 people. Sampling method by exhaustive sampling with appropriate sample size with a population that is equal to 32 people. Data analysis was used univariate and bivariate.*

*Based on the research results, the researchers concluded that there is a relationship between the driving experience ( $p = 0.021$ ), education level ( $p = 0.008$ ), driving training ( $p = 0.049$ ), and the rest work ( $p = 0.005$ ) with safety driving behavior on bulk cement carrier car driver in PT. Prima Karya Manunggal (PKM) in 2013 and there was no relationship between eating before work ( $p = 1.000$ ) with safety driving behavior on bulk cement carrier car driver in PT. Prima Karya Manunggal (PKM) in 2013.*

*This study recommends the implementation of safety driving training to the driver should be thoroughly and to use the rest of work, the driver should nap with a minimum 20-minute so that physical conditions can be maintained.*

*Keywords: safety driving, traffic accidents, driver*

*Reading List: 36 (1992-2012)*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>PERNYATAAN PERSETUJUAN</b> .....	ii
<b>RINGKASAN</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	viii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	x
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Manfaat Penelitian .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Tinjauan Umum Tentang Kesehatan Dan Keselamatan Kerja .....	10
B. Tinjauan Umum Tentang Perilaku .....	15
C. Tinjauan Umum Tentang Variabel yang Diteliti .....	20
D. Tinjauan Umum Tentang Distribusi Semen .....	33
E. Tabel Sintesa Penelitian Sebelumnya .....	36
<b>BAB III KERANGKA KONSEP</b>	
A. Dasar Pemikiran Variabel yang Diteliti .....	38
B. Pola Pikir Variabel yang Diteliti .....	41

C. Definisi Operasional dan Kriteria Objektif .....	42
D. Hipotesis Penelitian .....	44

#### **BAB IV METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian .....	47
B. Lokasi Penelitian .....	47
C. Populasi dan Sampel .....	47
D. Pengumpulan Data .....	48
E. Pengolahan Data .....	48
F. Analisis Data .....	49
G. Penyajian Data .....	51

#### **BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Perusahaan .....	52
B. Hasil Penelitian .....	53
C. Pembahasan .....	64
D. Keterbatasan Penelitian .....	79

#### **BAB IV PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	80
B. Saran .....	81

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Jarak Aman Berkendara Berdasarkan Kecepatan Mobil .....	25
2. Tabel Sintesa Penelitian Sebelumnya .....	36
3. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Karakteristik Pengemudi PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013 .....	55
4. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Variabel Penelitian Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013 .....	56
5. Distribusi Frekuensi Perilaku <i>Safety Driving</i> Responden Berdasarkan Pengetahuan, Sikap, Dan Tindakan Pengemudi PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013 .....	57
6. Distribusi Perilaku <i>Safety Driving</i> Berdasarkan Pengalaman Mengemudi di PT. Prima Karya Manunggal Kab. Pangkep Tahun 2013 .....	59
7. Distribusi Perilaku <i>Safety Driving</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan di PT. Prima Karya Manunggal Kab. Pangkep Tahun 2013 .....	60
8. Distribusi Perilaku <i>Safety Driving</i> Berdasarkan Pelatihan Mengemudi di PT. Prima Karya Manunggal Kab. Pangkep Tahun 2013 .....	61
9. Distribusi Perilaku <i>Safety Driving</i> Berdasarkan Istirahat Kerja di PT. Prima Karya Manunggal Kab. Pangkep Tahun 2013.....	62
10. Distribusi Perilaku <i>Safety Driving</i> Berdasarkan Makan Sebelum Kerja di PT. Prima Karya Manunggal Kab. Pangkep Tahun 2013 .....	63

## **DAFTAR LAMPIRAN**

1. Kuesioner Penelitian
2. Lembar Observasi
3. Master Tabel Penelitian
4. Hasil Analisis Data
5. Dokumentasi Penelitian
6. Surat Izin Penelitian
7. Surat Keterangan telah melakukan penelitian
8. Riwayat Hidup

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1 : Domino Heinrich .....	14
Gambar 2 : Distribusi Semen di Indonesia.....	34

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Di era globalisasi, transportasi memegang peranan yang sangat penting sebagai sarana perhubungan yang dapat menunjang dan memperlancar kegiatan seluruh sektor pembangunan bangsa & negara. Kegiatan ekonomi masyarakat sangat erat berkaitan dengan produksi, distribusi, dan konsumsi. Kegiatan tersebut membutuhkan modal transportasi. Dengan transportasi bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan ke pasar. Selain itu, dengan transportasi pula konsumen datang ke pasar atau tempat pelayanan kebutuhan. Namun selain memberikan dampak positif, terkadang transportasi juga dapat memberikan dampak yang merugikan bagi manusia jika terjadi kecelakaan lalu lintas.

*World Health Organisation* (WHO) pada tahun 2011, menyatakan bahwa setiap tahunnya sekitar 1,3 juta orang meninggal akibat dari tabrakan lalu lintas jalan, atau sekitar lebih dari 3.000 kematian tiap hari di seluruh dunia. Kecelakaan lalu lintas ini berada di antara tiga penyebab utama kematian bagi orang-orang yang berusia antara 5 dan 44 tahun, membunuh lebih banyak orang tiap tahun dibanding malaria.

Kecelakaan lalu lintas pada 1998 menduduki peringkat ke-9 sebagai penyebab kematian. Diperkirakan pada 2020, kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian ke-3 tertinggi di dunia di bawah penyakit jantung koroner dan depresi berat (Media Raharja, 2010 dalam Afidah, 2011). Di

Amerika, sejak mobil ditemukan sebanyak 3 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, jauh lebih banyak dibandingkan kematian 650.000 orang Amerika akibat perang sejak perang revolusi sampai perang Iraq. Di Afrika, lebih banyak anak-anak mati akibat kecelakaan jalan daripada akibat virus HIV/AIDS. (Wirawan, 2009)

Sedangkan di Indonesia, berdasarkan laporan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) tahun 2010, angka kematian karena kecelakaan lalu lintas ini sebanyak 31.186 jiwa atau rata-rata 84 orang tewas setiap hari karena kecelakaan lalu lintas atau 3 - 4 orang setiap jamnya. Ditambahkan, dari analisis data tahun 2010, sebanyak 67% korban kecelakaan berusia produktif (22 - 50 tahun). Kerugian negara yang disebabkan kecelakaan lalu lintas diperkirakan mencapai 2,9-3,1% dari total *Gross National Product* (GNP) Indonesia atau setara dengan Rp 205 - Rp 220 triliun pada tahun 2010 dengan total GNP Rp 7.000 triliun. (Suarapembaruan, 2011)

Data dari Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas 1.127 kasus pada tahun 2006, 1.493 kasus pada tahun 2007 dan 1.872 pada tahun 2008. Dari data tersebut, korban yang meninggal 681 orang pada tahun 2006, 938 orang pada tahun 2007 dan 958 orang pada tahun 2008 (Russeng, 2011)

Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun diprediksi akan meningkat di Negara dengan pendapatan rendah dan sedang. Tingginya angka kecelakaan akan menyebabkan Negara berpendapatan rendah menderita kerugian yang sangat signifikan, yaitu hilangnya satu persen GNP,

dan Negara dengan penghasilan sedang bahkan kehilangan dua persen GNP. Hal ini berarti menurunnya pertumbuhan ekonomi, sehingga dapat menurunkan kesejahteraan masyarakat Negara tersebut. (Rizky, 2009)

Mengingat besarnya kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, maka dianggap perlu untuk menekan angka kejadian kecelekaan lalu lintas. Tingginya jumlah kecelakaan ini tentunya disebabkan oleh banyak faktor, baik karena kelalaian manusia (*human error*), *technical error*, dan alam. Di Indonesia, penyebab kecelakaan yang paling besar disebabkan oleh human error, yakni mencapai 90% (Munandar, 2012).

Berdasarkan data kecelakaan PT Jasa Marga (2007) penyebab kecelakaan di jalan tol tahun 2006, sebanyak 83 kecelakaan dari 194 kecelakaan terjadi karena kurangantisipasi, seperti menjaga jarak. Untuk penyebab karena mengantuk ada 41 kecelakaan, sedangkan penyebab karena lengah ada 10 kecelakaan (Maryadi, 2007). Selain itu, Hartatik dkk. (2009) menyatakan bahwa penyebab yang utama dari kecelakaan truk adalah pengemudi yang lelah dan mengantuk yang memicu terjadinya kurangantisipasi. Faktor penting lain yang dapat memicu terjadinya kecelakaan adalah kondisi truk dan pelanggaran tertib muatan.

Penelitian yang dilakukan oleh Santoso (2007) menyatakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan di jalan tol Jatingaleh-Srondol Semarang adalah karena faktor keadaan pengemudi (67,44%), kerusakan kendaraan (31,40%) dan kondisi jalan (1,16%). Dalam penelitian lain, Chusaini (2012) mengungkapkan bahwa faktor penyebab

terjadinya kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan adalah karena faktor keadaan pengemudi (97,06%).

Bila melihat fakta tersebut, maka seharusnya angka kecelakaan berpotensi untuk dikurangi, karena faktor *human error* merupakan faktor yang dapat dicegah oleh manusia.

Banyaknya kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi disebabkan oleh rendahnya perilaku disiplin berlalu lintas dan ketidaktahuan pengemudi mengenai cara mengemudi yang baik dan aman di jalan raya (Rizky, 2009). Termasuk juga kemudahan seseorang untuk mendapatkan surat izin mengemudi, yang diberikan pada usia kurang dari 17 tahun, yang hanya dilakukan dengan menguji kemampuan mengemudi tanpa harus melalui tahap pengujian mental dan disiplin dalam berkendara menyebabkan banyak pengemudi pemula yang mengalami kecelakaan.

Oleh sebab itu, pemberian diklat (pendidikan dan pelatihan) mengenai bagaimana cara mengemudi yang benar dan aman (*safety driving*), adalah salah satu upaya untuk meningkatkan perilaku disiplin para pengemudi kendaraan bermotor agar sesuai dengan tata cara berlalu lintas yang benar dan aman. Selain itu, cara ini dapat digunakan dalam upaya menurunkan frekuensi kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian dalam mengemudi.

Penelitian yang dilakukan oleh Rizky (2009) pada pengemudi taksi, menyatakan bahwa keikutsertaan diklat, pengalaman bekerja, dan tingkat pendidikan merupakan faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*). Penelitian lain yang dilakukan di Medan, Oktarina

(2012) menunjukkan bahwa terdapat beberapa faktor yang berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi mobil tangki pengangkut BBM di PT Pertamina, yaitu kondisi jalan dan kondisi cuaca.

Penelitian lain oleh Hamid (2008), yang meneliti perilaku aman pengemudi *dump truck* dari PT. X District MTBU Tanjung Enim menyatakan bahwa adanya hubungan bermakna antara pelatihan K3, motivasi keselamatan, iklim K3 perusahaan, peranan kerja dan peran atasan dengan perilaku aman pengemudi. Selain itu, Siregar (2012) melakukan penelitian terhadap mahasiswa yang mengendarai motor di Kampus UIN Syarif Hidayatullah, Jakarta, menunjukkan bahwa dari 143 civitas akademika pengendara sepeda motor, terdapat 96 orang (67,1%) yang berperilaku aman dan 47 orang (32,9%) yang berperilaku tidak aman. Faktor pengetahuan, sikap dan keterampilan mengemudi juga mempengaruhi perilaku *safety driving*.

PT. Prima Karya Manunggal (PKM) adalah perusahaan yang bergerak di bidang usaha seperti perdagangan, industri, jasa dan pengembang. Salah satu jasa yang ditawarkan adalah distribusi semen curah dari Pabrik PT. Semen Tonasa ke Pelabuhan Biringkassi melalui jalur darat. Distribusi yang dilakukan menggunakan mobil truk kapsul dan trailer yang harus menempuh jarak sekitar 20 kilometer. Kegiatan pendistribusian tersebut dilakukan terus menerus selama 24 jam non-stop. Aktivitas pendistribusian ini tentu saja memiliki risiko keselamatan yang akan dihadapi perusahaan pada saat kegiatan operasional dijalankan. Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu risiko keselamatan

tersebut, yang dapat menimbulkan kerugian bagi pihak perusahaan, baik dari segi biaya maupun waktu kerja yang hilang.

Selama tahun 2012, tercatat 5 kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada armada pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). Selain itu masih terdapat beberapa kecelakaan yang tak tercatat. Seperti yang diketahui oleh peneliti sendiri yang tinggal di daerah tersebut bahwa, pada tahun-tahun sebelumnya beberapa kali terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh mobil pengangkut semen curah dari PT. PKM seperti ban terlepas, menabrak sepeda motor, menabrak mobil lain, bahkan sampai menabrak rumah warga yang ada di pinggir jalan yang dilalui oleh mobil tersebut. Akibat dari kecelakaan tersebut menimbulkan kerugian materi bahkan sampai merenggut nyawa orang lain.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang perilaku aman berkendara (*safety driving*) dengan judul “Faktor Yang Berhubungan Dengan *Safety Driving* Pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Apakah ada hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013 ?

- b. Apakah ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013 ?
- c. Apakah ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013 ?
- d. Apakah ada hubungan antara istirahat kerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013 ?
- e. Apakah ada hubungan antara makan sebelum bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013 ?

### **C. Tujuan Penelitian**

#### 1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013.

#### 2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013.

- b. Untuk mengetahui hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013.
- c. Untuk mengetahui hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013.
- d. Untuk mengetahui hubungan antara istirahat kerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013.
- e. Untuk mengetahui hubungan antara makan sebelum bekerja dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep tahun 2013.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### **1. Manfaat Ilmiah**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan bahan bacaan bagi masyarakat dan peneliti selanjutnya khususnya penerapan perilaku aman berkendara (*safety driving*) dalam mengurangi dampak kecelakaan lalu lintas.

## **2. Manfaat Institusi**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi yang bisa digunakan dalam penyusunan kebijakan, perencanaan dan program pengendalian kecelakaan lalu lintas di instansi-instansi terkait khususnya di PT. Prima Karya Manunggal (PKM).

## **3. Manfaat Bagi Peneliti**

Bagi peneliti untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai isu-isu keselamatan dan kesehatan kerja, terutama mengenai *road safety* dan aspek-aspek yang terkait di dalamnya, salah satunya adalah perilaku aman berkendara (*safety driving*).

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Umum Tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

##### **1. Definisi Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) menurut komisi gabungan ILO/WHO tahun 1995 adalah suatu upaya untuk mempertahankan dan meningkatkan derajat kesejahteraan fisik, mental dan sosial yang setinggi-tingginya bagi pekerja di semua jabatan, pencegahan penyimpangan kesehatan diantara pekerja yang disebabkan oleh kondisi pekerjaan, perlindungan pekerja dalam pekerjaannya dari risiko akibat faktor yang merugikan kesehatan, penempatan dan pemeliharaan pekerja dalam suatu lingkungan kerja yang diadaptasikan dengan kapabilitas fisiologi dan psikologi; dan diringkaskan sebagai adaptasi pekerjaan kepada manusia dan setiap manusia kepada jabatannya. (Modjo, 2006)

Menurut John Ridley, Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah suatu kondisi dalam pekerjaan yang sehat dan aman baik itu bagi pekerjaannya, perusahaan maupun bagi masyarakat dan lingkungan sekitar pabrik atau tempat kerja tersebut. (Syuratman, 2011)

Menurut Budiono (2003), Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah suatu ilmu multidisiplin yang menerapkan upaya pemeliharaan dan peningkatan kondisi lingkungan kerja, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja serta melindungi tenaga kerja terhadap risiko bahaya dalam melakukan pekerjaannya serta mencegah terjadinya kerugian akibat

kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, kebakaran, peledakan, dan pencemaran lingkungan.

Dari beberapa definisi tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa keselamatan dan kesehatan kerja adalah ilmu dan penerapan teknologi tentang pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.

## **2. Keselamatan Kerja**

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, perawat, alat kerja dan bahan proses pengolahannya. Landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara melakukan pekerjaan (Suma'mur, 1995). Menurut Malthis dan Jackson (2002) dalam Kusuma (2011), keselamatan kerja menunjuk pada perlindungan kesejahteraan fisik dengan dengan tujuan mencegah terjadinya kecelakaan atau cedera terkait dengan pekerjaan. Pendapat lain, Hadiguna (2009) dalam Kusuma (2011) menyebutkan bahwa keselamatan kerja berarti proses merencanakan dan mengendalikan situasi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja melalui persiapan prosedur operasi standar yang menjadi acuan dalam bekerja.

Tujuan keselamatan kerja menurut Mangkunegara (2001) adalah sebagai berikut :

1. Agar setiap pegawai mendapat jaminan keselamatan kerja baik secara fisik, sosial maupun psikologis.
2. Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik-baiknya.

3. Agar semua hasil produksi dipelihara keamanannya.
4. Agar setiap pegawai merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 Pasal 3 ditetapkan syarat-syarat keselamatan kerja untuk :

1. Mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja
2. Mencegah, mengurangi dan memadamkan bahaya kebakaran
3. Mencegah dan mengurangi bahaya-bahaya peledakan

### **3. Kecelakaan Kerja**

Husni (2005) menyatakan bahwa keselamatan kerja bertalian dengan kecelakaan kerja, yaitu kecelakaan yang terjadi di tempat kerja atau dikenal dengan istilah kecelakaan industri. WHO mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak dapat dipersiapkan penanggulangan sebelumnya, sehingga menghasilkan cedera yang riil. Menurut UU No. 1 Tahun 1970, kecelakaan diartikan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang mengakibatkan cedera terhadap manusia atau kerusakan terhadap harta benda serta lingkungan kerja. Colling (1990) dalam Oktarina (2012) mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai kejadian tak terkontrol atau tak direncanakan yang disebabkan oleh faktor manusia, situasi, atau lingkungan, yang membuat terganggunya proses kerja dengan atau tanpa berakibat pada cedera, sakit, kematian, atau kerusakan properti kerja.

Suma'mur (1996) menyatakan bahwa kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Tak terduga, oleh karena peristiwa

itu tidak terdapat unsur kesengajaan, lebih-lebih dalam bentuk perencanaan. Maka dari itu, peristiwa sabotase atau tindakan kriminal sebenarnya di luar lingkup kecelakaan. Kecelakaan tidak diharapkan, oleh karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai paling berat.

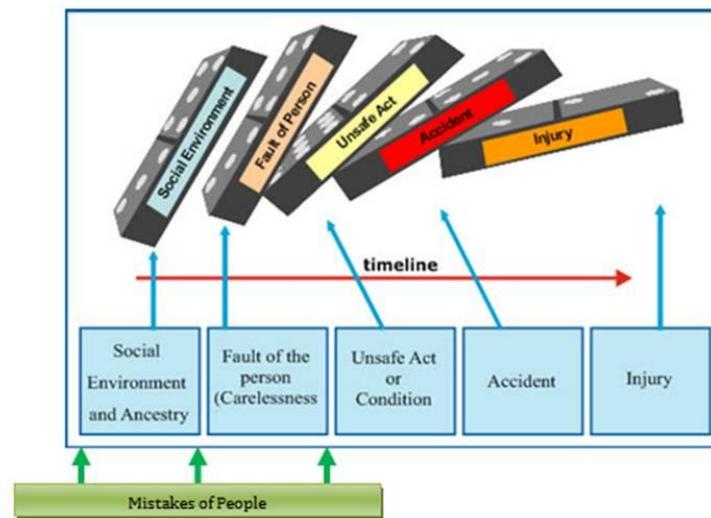
Hasil dari suatu kecelakaan adalah kerugian. Menurut Suma'mur, suatu kecelakaan dapat menyebabkan 5 jenis kerugian, yaitu:

1. Kerusakan
2. Kekacauan organisasi
3. Keluhan
4. Kelainan dan cacat
5. Kematian.

Ada beberapa teori yang berkembang untuk menjelaskan terjadinya kecelakaan kerja. Salah satu yang ternama adalah yang diusulkan oleh H.W. Heinrich dengan teorinya yang dikenal sebagai Teori Domino Heinrich. Dalam Teori Domino Heinrich, kecelakaan terdiri atas lima faktor yang saling berhubungan:

1. Kondisi kerja (*Social Environment*)
2. Kelalaian manusia (*Fault of Person*)
3. Tindakan tidak aman (*Unsafe Act*)
4. Kecelakaan (*Accident*)
5. Cedera (*Injury*).

Kelima faktor ini tersusun layaknya kartu domino yang diberdirikan. Jika satu kartu jatuh, maka kartu ini akan menimpa kartu lain hingga kelimanya akan roboh secara bersama.



**Gambar 1.** Teori Domino Heinrich

Ilustrasi diatas mirip dengan efek domino yang telah kita kenal sebelumnya, jika satu bangunan roboh, kejadian ini akan memicu peristiwa beruntun yang menyebabkan robohnya bangunan lain.

Menurut Heinrich, kunci untuk mencegah kecelakaan adalah dengan menghilangkan tindakan tidak aman sebagai poin ketiga dari lima faktor penyebab kecelakaan. Menurut penelitian yang dilakukannya, tindakan tidak aman ini menyumbang 98% penyebab kecelakaan. Heinrich berpendapat bahwa kecelakaan dapat dicegah apabila kita memutuskan rangkaian sebab-akibat. Apabila kartu No. 3 (*Unsafe Act*) tidak ada lagi, meskipun kartu No. 1 & 2 jatuh, tidak akan mengenai kartu No. 4. Akhirnya *Accident* dan *Injury* pun dapat dihindari.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Perilaku**

### **1. Pengertian Perilaku**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008), perilaku diartikan sebagai tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Sementara itu Notoatmodjo (2003) menyebutkan perilaku sebagai perrefleksian faktor-faktor kejiwaan seperti: keinginan, minat, kehendak, pengetahuan, emosi, sikap, motivasi, reaksi sebagainya dan faktor lain seperti: pengalaman, keyakinan, sarana-sarana fisik, sosio, masyarakat dan sebagainya.

Margono S (1998) mengemukakan bahwa perilaku terdiri dari tiga domain yang meliputi : pertama, domain perilaku pengetahuan (knowing behavior), kedua, domain perilaku sikap (feeling behavior) dan ketiga, domain perilaku keterampilan (doing behavior). Apabila pengertian perilaku ini lebih disederhanakan maka perilaku dapat dibagi menjadi 2 unsur yang saling berhubungan satu sama lain yaitu kecerdasan intelektual dan kecerdasan emosional. (Citerawati, 2012)

Berdasarkan beberapa teori di atas, dapat diuraikan bahwa Perilaku adalah keseluruhan (totalitas) pemahaman dan aktivitas seseorang yang merupakan hasil bersama antara faktor internal dan eksternal.

### **2. Penglompokan Perilaku**

Berdasarkan teori S-O-R Skinner, maka perilaku dapat dibedakan menjadi dua:

1. Perilaku tertutup (covert behavior)

Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup (covert). Respons atau reaksi terhadap stimulus ini masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan atau kesadaran, dan sikap yang terjadi pada orang yang menerima stimulus tersebut, dan belum dapat diamati secara jelas oleh orang lain.

2. Perilaku terbuka (overt behavior)

Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk tindakan nyata atau terbuka. Respons terhadap stimulus tersebut sudah jelas dalam bentuk tindakan atau praktik, yang dengan mudah dapat diamati atau dilihat oleh orang lain. (Notoadmodjo, 2003)

Secara lebih operasional perilaku dapat diartikan suatu respons organisme atau seseorang terhadap rangsangan (stimulus) dari luar subjek tersebut. Respons ini berbentuk 2 macam, yakni :

1. Bentuk pasif adalah respons internal yaitu yang terjadi didalam diri manusia dan tidak secara langsung dapat terlihat oleh orang lain, misalnya berpikir, tanggapan atau sikap batin dan pengetahuan.
2. Bentuk aktif yaitu apabila perilaku itu jelas dapat diobservasi secara langsung. (Citerawati, 2012)

Benyamin Bloom (1908) dalam Notoatmodjo (2003) membagi perilaku manusia ke dalam tiga domain yaitu :

### 1. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan terjadi setelah orang mengalami pengideraan terhadap suatu objek tertentu. Pengideraan terjadi melalui pancaindera manusia yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan diperoleh melalui mata dan telinga. Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (*overt behaviour*).

### 2. Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu yang dalam kehidupan sehari-hari merupakan reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus social.

### 3. Tindakan

Suatu sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan. Untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan nyata diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan. Tindakan mempunyai beberapa tingkatan yaitu persepsi, respon terpimpin, mekanisme dan adopsi.

## **3. Pembentukan Perilaku**

Notoatmodjo (2003) menyebutkan faktor yang memegang peranan di alam pembentukan perilaku, yaitu: faktor intern dan ekstern. Faktor

intern berupa kecerdasan, persepsi, motivasi, minat, emosi, dan sebagainya untuk mengolah pengaruh-pengaruh dari luar. Faktor ekstern meliputi objek, orang, kelompok dan hasil-hasil kebudayaan yang dijadikan sasaran dalam mewujudkan bentuk perilakunya. Kedua faktor tersebut akan dapat terpadu menjadi perilaku yang selaras dengan lingkungan apabila perilaku tersebut dapat diterima oleh lingkungannya dan dapat diterima oleh individu yang bersangkutan.

#### **4. Faktor Penentu Perilaku**

Meskipun perilaku adalah bentuk respons atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respons sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti bahwa meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun respon tiap-tiap orang berbeda. Faktor-faktor yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Faktor internal, yaitu karakteristik orang yang bersangkutan yang bersifat bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin, dan sebagainya.
  2. Faktor eksternal, yaitu lingkungan, baik lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, politik, dan sebagainya. Faktor lingkungan ini sering merupakan faktor yang dominan mewarnai perilaku seseorang.
- (Notoatmodjo, 2003)

## 5. Perilaku Aman

Perilaku aman menurut Heinrich (1980) adalah tindakan atau perbuatan dari seseorang atau beberapa orang karyawan yang memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan terhadap karyawan. Sedangkan menurut Bird dan Germain (1990) perilaku aman adalah perilaku yang tidak dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan atau insiden. Perbedaan perilaku aman dan perilaku Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) yaitu perilaku aman hanya berfokus pada keselamatannya saja sedangkan perilaku K3 tidak hanya pada keselamatan tetapi juga pada kesehatan kerjanya. (Halimah, 2010)

Komponen-komponen yang ada dalam upaya perilaku aman antara lain:

1. Identifikasi perilaku tidak aman
2. Pengembangan *checklist* observasi yang tepat.
3. Melatih setiap orang dan observer dalam melakukan observasi.
4. Penilaian perilaku aman secara terus menerus.
5. *Feedback* / umpan balik.

Pada beberapa proses selanjutnya adalah menetapkan tujuan, training, dan memberikan *reinforcement* dalam membentuk upaya perilaku aman pada pekerja. (Copper, 2007 dalam Rizky, 2009)

## C. Tinjauan Umum Tentang Variabel yang Diteliti

### 1. *Safety driving*

#### a. Pengertian *Safety driving*

Mengemudi (*driving*) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan, baik berupa bus, truk, sepeda motor, ataupun mobil. (Wikipedia, 2009)

*Safety driving* adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. (Oktarina, 2012)

Berdasarkan penjelasan tersebut jelas bahwa *safety driving* merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi ataupun pengemudi yang kurang berpengalaman.

#### b. Manfaat *Safety Driving*

Bagi karyawan yang menggunakan kendaraan perusahaan sebagai fasilitas transportasi, keselamatan dalam mengemudi merupakan bagian dari keselamatan kerja. Diperkirakan 9 dari 10 hilangnya waktu yang terjadi karena cedera, mengakibatkan libur kerja, dan tidak terhitung banyaknya karyawan yang tidak masuk karena harus merawat anggota keluarganya yang cedera. Untuk itu pemberian

pelatihan mengenai *safety driving* akan sangat berguna untuk meningkatkan kesadaran pengemudi akan pentingnya keselamatan di jalan raya. (Hamid, 2008)

Adapun pelatihan *safety driving* ini di tetapkan sebagai program yang dijamin dapat menciptakan keuntungan sebagai berikut :

1. Menurunnya jumlah kerusakan mobil perusahaan akibat kecelakaan

Menurunnya jumlah mobil perusahaan yang mengalami kecelakaan akan membantu perusahaan dalam mengontrol biaya asuransi maupun perbaikan mobil menjadi lebih kecil dan berkurangnya jumlah waktu kerja yang hilang bagi pengemudi karena telah terhindar dari bahaya kecelakaan.

2. Menurunnya jumlah waktu absensi yang disebabkan oleh cedera (*injury*)

Ketika supir perusahaan terlibat dalam suatu tabrakan, nilai asuransi yang dibutuhkan akan semakin mahal. Disamping itu, tanpa melihat apakah tabrakan ini terjadi saat bekerja atau tidak sedang bekerja, akan diperlukan tingginya biaya tidak langsung yang harus dikeluarkan, yang meliputi biaya perawatan, waktu penyembuhan, biaya pelatihan, hilangnya/menurunnya produktivitas, bahkan mungkin perekrutan uang pegawai.

3. Kebiasaan mengemudi yang aman untuk selamanya

Seseorang yang telah mendapatkan pelatihan *safety driving* diharapkan dapat memahami pentingnya mengemudi yang aman,

sehingga akan selalu menerapkan dalam kehidupan sehari-hari saat mengemudikan kendaraan, agar dapat terhindar dari hal-hal yang tidak diharapkan. (Oktarina, 2012)

Berdasarkan ketiga keuntungan tersebut, maka *safety driving* sangat penting untuk diterapkan agar seluruh pengemudi dapat mengemudi dengan selamat.

### **c. Faktor-faktor yang Penting dalam *Safety Driving***

*Safety driving* sangat berkaitan dengan persiapan (*prepared*) dan kewaspadaan (*aware*). Oleh karena itu, ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi, beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi, dan hal-hal yang diperhatikan setelah mengemudi. Perilaku aman mengemudi menurut UU No.22 Tahun 2009 dan PP No..43 Tahun 1993:

#### **1) Sebelum Mengemudi**

Sebelum mengemudikan kendaraan di jalan raya beberapa hal yang perlu diperhatikan, seperti:

##### **a) Mempersiapkan Surat Izin mengemudi (SIM).**

Dalam UU. No.22 tahun 2009, dinyatakan bahwa bagi pengemudi yang akan mengemudikan kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor. Olehnya itu sebelum mengemudi hendaknya pengemudi mengecek apakah ia telah memiliki dan

membawa SIM-nya. SIM yang diperuntukkan bagi pengendara mobil truk dengan gandengan adalah golongan B II.

b) Mengecek kondisi kendaraan

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga pengemudi dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan. Setiap kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan harus juga memenuhi persyaratan teknis dan harus dilengkapi dengan:

- 1)) Sabuk keselamatan
- 2)) Ban cadangan
- 3)) Segitiga pengaman
- 4)) Dongkrak
- 5)) Pembuka roda
- 6)) Peralatan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K)

**2) Saat Mengemudi**

Pada saat mengemudikan kendaraan di jalan raya beberapa hal yang perlu diperhatikan, seperti:

a) Memperhatikan lajur kendaraan.

Lajur kiri jalan diperuntukkan bagi kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah/lambat, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor. Sedangkan lajur kanan diperuntukkan

bagi kendaraan yang berkecepatan tinggi, membelok kanan, mengubah arah, dan mendahului kendaraan lain.

b) Memberi ruang pada kendaraan lain

Ketika berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas, hendaknya kita memberi ruang yang cukup pada kendaraan di sebelah kanan. Hal ini guna mencegah terjadinya tabrakan antara kendaraan yang dikemudikan dengan kendaraan lain yang berlawanan arah.

c) Memperhatikan kecepatan kendaraan

Di dalam berkendara, kecepatan kendaraan harus selalu diperhatikan. Pengemudi tidak boleh mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan maksimum yang telah ditetapkan di PP No. 43 Tahun 1993. Untuk kecepatan truk yang menarik gandengan kecepatan maksimum adalah 60 km/jam. Selain itu, pengemudi juga dilarang berbalapan dengan kendaraan lain di jalan raya.

d) Jarak aman beriringan (*safe following distance*)

Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada dibelakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang ada di depannya. Oleh karena itu, jarak antar kendaraan perlu diperhatikan untuk mencegah terjadinya

kecelakaan. Tabel 2.1 berikut ini adalah daftar jarak aman kendaraan dijalankan pada kecepatan-kecepatan tertentu.

**Tabel 1**  
**Jarak Aman Berkendara Berdasarkan Kecepatan Mobil**

Kecepatan (km/jam)	Jarak Minimal (meter)	Jarak Aman (meter)
30	15	30
40	20	40
50	25	50
60	40	60
70	50	70
80	60	80
90	70	90
100	80	100
110	90	110
120	100	120

*Sumber: Rizky, 2009*

e) Memperhatikan rambu lalu lintas

Pada saat mengemudikan kendaraan, pengendara wajib mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Rambu rambu yang sering dijumpai seperti dilarang melintas, dilarang parkir, dilarang stop. Selain rambu, pengendara juga mematuhi peraturan lalu lintas yang ada. Ketika di *traffic light*, lampu merah menyala

maka pengendara wajib menghentikan kendaraan dan menunggu sampai lampu hijau walaupun jalan sedang sepi.

f) Memperhatikan sekitar kendaraan

Ketika pengemudi ingin memperlambat kendaraan atau berhenti, perhatikan situasi kondisi lalu lintas di samping atau di belakang kendaraan.

g) Parkir

Ketika memarkir kendaraan di tepi jalan, hendaknya dilakukan sejajar menurut arah lalu lintas. Memarkir kendaraan sebaiknya di tempat parkir yang aman, dan arahkan pandangan ke sekitar lokasi saat memposisikan kendaraan untuk parkir. Selain itu, parkir di jalan dalam keadaan darurat, pengemudi wajib memasang segitiga pengaman atau lampu isyarat yang dapat dilihat oleh pengendara lain. Pengemudi juga perlu memperhatikan rem tangan apakah telah terpasang atau tidak ketika parkir. Rem tangan harus selalu terpasang baik kita parkir dalam jangka yang lama maupun hanya sebentar.

Selain beberapa hal di atas, *safety driving* yang baik juga harus memperhatikan konsentrasi pengemudi. Menurut Bintarto Agung, Presiden direktur *Indonesia Defensive Driving Center* (IDDC) Konsentrasi dan ketenangan sangat diperlukan saat mengemudi. Segala aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi pengemudi perlu dihindari seperti menerima telepon atau bercanda

yang berlebihan, dan jangan terpancing untuk menyalip mobil lain secara kasar (Oktarina, 2012)

### **3) Setelah Mengemudi**

Setelah kendaraan digunakan atau dioperasikan maka kendaraan perlu dirawat (*maintenance*) agar kondisinya tetap baik. Beberapa hal yang perlu diperhatikan setelah menggunakan kendaraan :

- a) Memeriksa atau mengecek kembali kondisi mesin kendaraan guna menjaga kondisi mesin agar tetap baik.
- b) Mengecek seluruh kondisi ban kendaraan guna memastikan ban dalam kondisi baik.
- c) Memeriksa sekeliling bodi kendaraan dan memastikan semuanya dalam kondisi baik.
- d) Memeriksa seluruh kondisi bagian dalam mobil dan harus diperhatikan dalam kondisi baik. Komponen dalam mobil antara lain: Karet pedal kopling Karet rem Karet gas Kemudi/Setir Rem tangan
- e) Kendaraan yang telah digunakan sebaiknya dicuci agar kondisi kendaraan tersebut tetap fresh.
- f) Sebelum meninggalkan kendaraan pastikan seluruh pintu terkunci agar kendaraan tersebut tetap aman dan menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

## **2. Pengalaman Mengemudi**

Menurut teori Max Weber menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya. Seseorang yang baru belajar mengemudi akan memiliki pengetahuan dan pengalaman yang lebih sedikit dalam mengemudi dan bagaimana cara mengantisipasi setiap bahaya, bila dibandingkan dengan orang yang sudah bertahun-tahun mengemudikan mobil. (Utami, 2009)

Riskiansah dan Zain (2010) dalam penelitiannya menyatakan bahwa pengendara kelompok usia muda cenderung melakukan *inattention violation* (pelanggaran yang tidak disengaja) namun cenderung melakukan kesalahan pengambilan keputusan ketika berkendara karena pengalaman yang masih terbatas. Peter Kissinger dalam Hamid (2008), menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor satu bagi pengemudi berusia muda yang belum berpengalaman.

## **3. Tingkat Pendidikan**

Langeveld (1976) dalam Siman (2012) mengartikan pendidikan sebagai setiap usaha, pengaruh, perlindungan dan bantuan yang diberikan kepada anak tertuju kepada pendewasaan anak itu, atau lebih tepat membantu anak agar cukup cakap melaksanakan tugas hidupnya sendiri.

Yang dimaksud dengan pendidikan dalam hal ini adalah pendidikan formal yang diperoleh di sekolah. Menurut Green (1980), tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku, sehingga latar belakang pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk

memotivasi terhadap perilaku atau memberikan referensi pribadi dalam pengalaman belajar seseorang (Utami, 2009). Seseorang yang memiliki pendidikan yang tinggi diasumsikan akan semakin bijak dalam mengambil keputusan.

#### **4. Pelatihan Mengemudi**

Pelatihan adalah bagian pendidikan yang menyangkut proses belajar untuk memperoleh dan meningkatkan keterampilan diluar sistem pendidikan dalam waktu relatif singkat dan dengan metode lebih mengutamakan praktik daripada teori. Menurut Nitisemito (1996) mendefinisikan pelatihan atau training sebagai suatu kegiatan yang bermaksud untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan. Mangkuprawira (2003) berpendapat bahwa pelatihan bagi karyawan adalah sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian tertentu serta sikap agar karyawan semakin terampil dan mapu dalam melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik sesuai dengan standar.

Adapun manfaat dari pelatihan adalah:

1. Meningkatkan produktivitas, baik kualitas maupun kuantitas.
2. Meningkatkan moral kerja yang mendukung terciptanya suatu kerja yang harmonis dan dengan hasil kerja yang meningkat.
3. Karyawan akan semakin percaya kemampuannya.
4. Menurunkan angka kecelakaan kerja.

5. Meningkatkan stabilitas dan fleksibilitas karyawan.
6. Membantu mengembangkan pribadi karyawan. (Nurhidayat, 2001).

Michael McHale, Group Communication Manager BMW seperti menyatakan bahwa pelatihan *safety driving* merupakan salah satu cara yang paling penting untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas, walaupun saat ini telah banyak mobil-mobil dilengkapi berbagai macam sistem pengaman. Lehtimaki, Juden-Tuppaka, dan Tolvanen (2005) menyatakan bahwa dengan pelatihan *safety driving* dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi di jalan raya. Pelatihan mengenai *safety driving* ini harus diulang setiap 2 tahun. Selain itu, Komang Ferry (2004) menyatakan bahwa dalam pelatihan *safety driving* bukan semata diajarkan soal teknik mengemudi yang baik, tetapi juga mengenai bagaimana menekan tingkat emosi seorang pengemudi. (Hamid, 2008)

Pekerja yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman yang menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan. Memberikan pelatihan bagi pekerja merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. pelatihan merupakan kunci utama untuk mengatur, mengendalikan, dan mengubah perilaku manusia.

## **5. Istirahat Kerja**

Istirahat kerja adalah waktu untuk pemulihan setelah melakukan pekerjaan untuk waktu tertentu. Sudah merupakan kewajiban dari

perusahaan untuk memberikan waktu istirahat kepada pekerjanya. Istirahat kerja ini telah diatur oleh pemerintah Republik Indonesia dalam Undang-Undang No. 13 Tahun 2003. Dalam pasal 79 dinyatakan bahwa, Setiap pekerja berhak atas istirahat antara jam kerja dalam sehari, sekurang-kurangnya 1/2 jam setelah bekerja 4 jam terus menerus dan waktu istirahat tersebut tidak termasuk jam kerja. Selain itu dalam pasal 80 telah diatur bahwa, pengusaha juga wajib memberikan waktu secukupnya bagi pekerja untuk melaksanakan ibadah.

Dr. Sara C. Mednik dalam bukunya “Take a Nap! Change Your Life” justru menganjurkan waktu istirahat diantara jam kerja digunakan untuk tidur siang. Menurutnya, tidur siang membantu proses memori, kesiagaan dan belajar hal baru. NASA juga menyetujui hal yang sama. Penelitian mereka menunjukkan bahwa tidur siang selama 26 menit bisa meningkatkan performa sebanyak 34%. Sebuah penelitian juga menunjukkan bahwa *power nap* selama 20 menit di siang hari memberikan tubuh kesempatan untuk beristirahat lebih baik dibandingkan tidur dengan waktu yang sama di pagi hari. Naturally, tubuh mulai merasakan kelelahan setelah terjaga selama 8 jam, karena itulah tidur siang merupakan saat yang tepat untuk mengembalikan kesegaran tubuh. (RNO, 2010)

## **6. Makan Sebelum Bekerja**

Pada zaman modern sekarang ini perusahaan – perusahaan yang progresif menyadari bahwa aspek peranan gizi berguna meningkatkan produktivitas kerja dan bukan merupakan suatu penghamburan dana namun

sebaliknya menjadi prioritas berinvestasi yang rasional untuk perbaikan kualitas tenaga kerja.

Dengan gizi kerja diharapkan dapat diwujudkan kesehatan dan kesejahteraan faktor manusia dalam suatu proses produksi juga distribusi dan juga dipelihara kemampuan bekerja dan produktivitas kerjanya pada tingkat yang optimal. Kesehatan dan daya kerja sangat erat hubungannya dengan tingkat gizi seseorang.

Tubuh memerlukan zat-zat dari makanan untuk pemeliharaan tubuh, perbaikan kerusakan sel dan jaringan dan juga untuk pertumbuhan. Zat makanan tersebut penting peranannya untuk memenuhi energi agar pekerjaan dapat dilakukan. Tenaga yang diperlukan untuk mampu bekerja sumbernya adalah makanan. Bahan makanan mengandung zat-zat yang pada umumnya di perlukan tubuh seperti karbohidrat, protein, lemak, vitamin, mineral, dan air.

Karbohidrat merupakan zat penting yang diperlukan oleh tubuh. Sumber utama karbohidrat adalah beras, jagung, ubi, singkong, mie, roti dan kentang. Karbohidrat menjadi sumber energi utama untuk metabolisme pada manusia dan sarana untuk memelihara kesehatan saluran pencernaan manusia. Ketika tubuh kita kekurangan karbohidrat, kita akan merasakan tubuh menjadi sangat lemas dan lesu.

Makan sebelum bekerja sangat penting bagi tubuh karena lambung akan terisi kembali. Bila lambung terisi maka kadar darah akan meningkat

dan keadaan ini dapat berpengaruh terhadap kemampuan kerja seseorang dan dapat mempengaruhi efisiensi kerja fisik maupun mental.

#### **D. Tinjauan Umum Tentang Pendistribusian Semen**

Kebutuhan pokok manusia dalam kehidupannya terdiri dari sandang, pangan, dan papan. Dalam memenuhi kebutuhan pokok manusia sangat erat kaitannya dengan kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi.

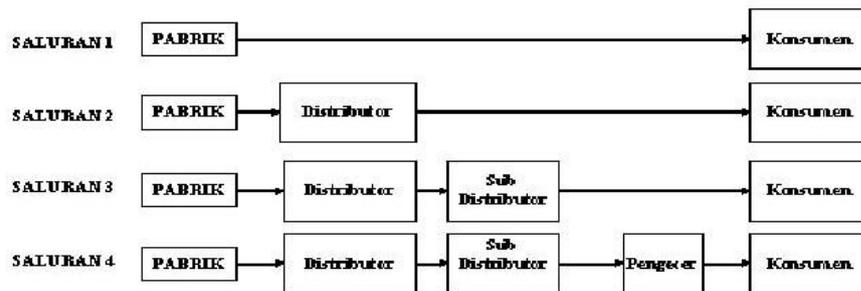
Distribusi adalah penyaluran barang-barang produksi dari produsen sehingga dapat diterima oleh para konsumen akhir. Definisi lain, distribusi adalah suatu proses penyampaian barang atau jasa dari produsen ke konsumen dan para pemakai, sewaktu dan dimana barang atau jasa tersebut diperlukan. Proses distribusi tersebut pada dasarnya menciptakan faedah (utility) waktu, tempat, dan pengalihan hak milik. Dalam menciptakan ketiga faedah tersebut, terdapat dua aspek penting yang terlibat didalamnya, yaitu :

1. Lembaga yang berfungsi sebagai saluran distribusi (*Channel of distribution/marketing channel*).
2. Aktivitas yang menyalurkan arus fisik barang (*Physical distribution*).  
(Danfar, 2009).

Kebutuhan papan manusia diartikan sebagai kebutuhan akan tempat tinggal. Pada zaman dahulu, manusia membuat rumah dari bahan baku yang mayoritas kayu atau papan. Namun seiring perkembangan zaman ke arah yang modern, rumah-rumah yang dibangun sekarang menggunakan bata dan semen sebagai bahan baku mayoritasnya. Semen merupakan suatu hasil produksi

antara campuran batu kapur, tanah liat, pasir silika, gypsum yang diolah sedemikian rupa sehingga menghasilkan sesuatu yang dapat merekatkan dua bagian yang terpisah.

Meningkatnya konsumsi semen nasional pada beberapa tahun terakhir menyebabkan pihak industri semen harus mampu meningkatkan kapasitas produksi semen mereka. Peningkatan jumlah produksi dan konsumsi semen berbanding lurus dengan jumlah distribusi semen yang dilakukan. Ada beberapa cara yang dilakukan dalam pendistribusian semen seperti pada gambar berikut.



**Gambar 2.** Distribusi Semen di Indonesia

Dalam pendistribusian semen dapat ditempuh dengan menggunakan dua jalur, yaitu jalur laut dan jalur darat.

#### 1. Jalur Laut.

Angkutan dengan kapal laut lebih sering digunakan untuk mendistribusikan semen dari pabrik ke pasar yang lokasinya berada jauh dari pabrik (penjualan antara pulau / negara). Dengan angkutan kapal ini akan lebih efisien jika semen yang dikirimkan dalam bentuk curah, biasanya pabrik semen melakukan pengiriman ini dengan tujuan packing plant yang berada jauh dari pabrik untuk kemudian dikantongi dalam bag

sebelum dijual ke pasaran, atau langsung dipasarkan ke proyek-proyek yang membutuhkan semen curah.

## 2. Jalur Darat.

Pendistribusian semen menggunakan jalur darat dapat dilakukan menggunakan kereta api maupun truk. Angkutan semen dengan truk atau kereta api digunakan untuk pendistribusian semen yang lokasi pasarnya tidak jauh dari pabrikan atau masih dalam wilayah satu pulau. Semen yang diangkut bisa dalam bentuk curah maupun bag.

### E. Tabel Sintesa Penelitian Sebelumnya

No.	Judul Penelitian	Nama Peneliti	Tahun	Variabel	Hasil / Kesimpulan
1.	Analisis tingkat pengetahuan pekerja mengenai cara mengemudi yang aman ( <i>safety driving</i> ) pada PT. X tahun 2008	Fajri Hamid	2008	Independen: Pengetahuan mengenai <i>Safety Driving</i> Dependen: Tingkat pengetahuan	<i>Driver</i> PT. X memiliki tingkat pengetahuan yang cukup tinggi dan tidak satupun yang memiliki tingkat pengetahuan yang rendah mengenai <i>safety driving</i> .
2.	Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara ( <i>Safety Driving</i> ) pada Pengemudi Taxi PT X Tahun 2009	Yuda Rizky	2009	Independen: Tingkat pendidikan, pengalaman bekerja, status pengemudi, keikutsertaan diklat, kondisi cuaca, kondisi kendaraan, kondisi jalan Dependen: Perilaku berkendara yang aman	Faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi taksi di PT. "X" pool "Y" yaitu tingkat pendidikan, pengalaman bekerja, dan keikutsertaan diklat.
3.	Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Mengemudi Dump Truck PT. X Districy MTBU Tanjung Enim, Sumatera Selatan Tahun 2008	Aprian Een Saputra	2008	Independen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liveware (Komponen Sentral) Pelatihan K3, usia, masa kerja, pendidikan, motivasi keselamatan</li> <li>▪ Software Iklim K3, beban kerja, peranan kerja, pengembangan karir</li> <li>▪ Liveware (Peripheral) Peran atasan</li> </ul>	Ada hubungan antara pelatihan K3, motivasi keselamatan Iklim K3, peranan kerja dan peranan atasan dengan perilaku aman.

				Dependen: Perilaku Aman ( <i>Safety Behaviuor</i> )	
4.	Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group Pt Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011	Sheila Oktarina	2012	<p>Independen: Tingkat pendidikan, pengalaman bekerja, status pengemudi, keikutsertaan diklat, kondisi cuaca, kondisi jalan</p> <p>Dependen: <i>Safety Driving</i></p>	faktor yang berhubungan dengan <i>safety driving</i> pada pengemudi mobil tangki di PT Pertamina, yaitu kondisi jalan dan kondisi cuaca.
5.	Faktor-Faktor yang berhubungan dengan perilaku mengemudi pada sopir taksi di PT. wahyu Mustika Kinasih POOL MA Cipondoh - Tangerang Tahun 2010	Anggun Hernadi Wibowo	2010	<p>Independen: Usia, masa kerja, pengetahuan, persepsi, sikap, pendidikan, motivasi, dan diklat</p> <p>Dependen: Perilaku mengemudi</p>	pengemudi taksi berperilaku tidak aman sebesar 15%. Sedangkan variabel yang terbukti berhubungan secara statistik adalah variabel diklat.