

HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP DENGAN SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI MOBIL TRUCK DI PT. BORNEO BERKAH ABADI TAHUN 2020

Wineini DayaNanda¹, Akhmad Fauzan, SKM., M.Kes², Eddy Rahman, S. Kp. G., M.Kes³

Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari

Banjarmasin Kalimantan Selatan

E-mail : wineini.nanda@gmail.com

ABSTRAK

Safety driving adalah cara mengemudi yang benar, dengan mengetahui teknik mengemudi yang tepat, memahami dan mengikuti peraturan berlalu lintas sehingga dalam berkendara akan selalu aman dan selamat serta dapat membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. Pada tahun 2017 sebanyak 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja, sekitar 2,4 juta (86,3 %) dari kematian ini dikarenakan penyakit akibat kerja, sementara lebih dari 380.000 (13,7%) dikarenakan kecelakaan kerja. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan pengetahuan dan sikap dengan *safety driving* pada pengemudi mobil truck di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020. Penelitian ini menggunakan desain survei analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Sampel sebanyak 56 responden dengan teknik pengambilan sampel *total sampling*. Penelitian ini menggunakan uji statistik *chi square* untuk mengetahui antara pengetahuan dan sikap dengan *safety driving* pada pengemudi mobil truck. Dalam penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan ($p=0,008$) dan sikap ($p=0,001$) dengan *safety driving*. Disarankan untuk PT. Borneo Berkah Abadi sebaiknya memberikan pelatihan *safety driving*, lebih menekankan apa saja risiko yang didapatkan ketika tidak menerapkan *safety driving* yang aman, selalu mengingatkan kepada pengemudi mobil perusahaan agar bertingkah laku aman dalam mengemudi untuk meningkatkan pengetahuan dan membangun sikap yang baik dalam *safety driving*.

Kata kunci : *Safety Driving*, Pengetahuan, Sikap

ABSTRACT

Safety driving is the right way of driving, knowing the right driving techniques, understanding and following traffic regulations so that in driving will always be safe and safe and can help to avoid traffic problems. In 2017 2.78 million workers died each year from work accidents and work-related illnesses, approximately 2.4 million (86.3 %) of these deaths due to work-related illnesses, while more than 380,000 (13.7%) due to a work accident. The purpose of this research is to know the relationship of knowledge and attitude with safety driving in truck car drivers in PT. Borneo Blessing Abadi Year 2020. The study used an analytical survey design with a cross sectional approach. Sampled 56 respondents with total sampling techniques. The study used chi square statistical tests to find out between knowledge and attitudes with safety driving in truck drivers. This study shows that there is a relationship between knowledge ($p=0.008$) and attitude ($p=0.001$) with safety driving. Recommended for PT. Borneo Berkah Abadi should provide safety driving training, emphasize what risks are gained when not applying safe driving safety, always remind the driver of the company car to behave safely in driving to improve knowledge and build a good attitude in safety driving.

Keywords : Safety Driving, Knowledge, Attitude

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara berkembang yang memiliki penduduk terbanyak keempat di dunia. Berdasarkan hasil Survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS) 2015 jumlah penduduk Indonesia pada 2020 sebanyak 269,6 juta jiwa. Dengan pola pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat, maka penggunaan transportasi di negara berkembang ini juga akan semakin meningkat dengan cepat. Perkembangan penduduk yang tinggi mendorong tingginya kepadatan lalu lintas maupun barang diseluruh dunia. Dalam publikasi *Global Status Report on Road Safety-Time for Action*, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) menyatakan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan adalah salah satu penyakit tidak menular yang menjadi penyebab kematian ketiga terbesar setelah HIV/AIDS dan TBC (Muthia Ayuningtyas, 2016)

Mengemudi (driving) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan, baik berupa bus, truk, sepeda motor ataupun mobil (Russen, 2011). Safety driving adalah cara mengemudi yang benar, dengan mengetahui Teknik mengemudi yang tepat, memahami dan mengikuti peraturan berlalu lintas sehingga dalam berkendara akan selalu aman dan selamat serta dapat membantu untuk menghindari masalah lalu lintas (Zulkarnaen, 2018).

Kecelakaan kerja merupakan hambatan-hambatan langsung yang juga merupakan kerugian secara tidak langsung dimana kecelakaan kerja menimbulkan kerugian secara material seperti kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya proses produksi untuk beberapa saat, serta kerusakan lingkungan kerja, biaya pengobatan, kompensasi, dan lainnya. Kerugian tersebut terjadi karena beberapa pengusaha di Indonesia kurang menyadari bahwa pentingnya pemahaman serta penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja di perusahaan (Ramli, 2010). Berdasarkan data International Labour Organization (ILO) tahun 2012 mencatat angka kematian dikarenakan kecelakaan dan penyakit akibat kerja sebanyak 2 juta kasus setiap tahunnya. Setiap jamnya sedikitnya terjadi 1 kasus kecelakaan kerja di Indonesia. Pada 2013 terdapat 1 pekerja di dunia meninggal setiap 15 detik karena kecelakaan kerja dan 160 pekerja mengalami sakit akibat kerja. Pada tahun 2017 sebanyak 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja, sekitar 2,4 juta (86,3 %) dari kematian ini dikarenakan penyakit akibat kerja, sementara lebih dari 380.000 (13,7%) dikarenakan kecelakaan kerja, banyak dari kecelakaan ini memiliki konsekuensi yang serius terhadap kapasitas penghasilan para pekerja (ILO, 2017).

Berdasarkan laporan PT. Jamsostek, kecelakaan kerja pada tahun 2013 berjumlah 105.846 kasus, pada tahun 2014 berjumlah 95.418 kasus, pada tahun 2015 berjumlah 96.081 kasus pada tahun 2016 berjumlah 70.069 kasus. Meskipun terjadi penurunan dari data tersebut, tetapi data tersebut juga menunjukkan bahwa masih relatif tingginya angka kecelakaan kerja di Indonesia. Setiap tahunnya ribuan kecelakaan yang terjadi menimbulkan korban jiwa, kerusakan materi dan gangguan produksi (Jamsostek, 2016). Data yang diperoleh dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral mencatat, sepanjang 2004-2014 telah terjadi sebanyak 880 kasus kecelakaan atau rata-rata sekitar 146 kasus setahun. Dalam kurun waktu 10 tahun itu, sekitar 76 orang dinyatakan meninggal dunia, sementara sepanjang 2014 saja, angka kecelakaan migas tercatat 201 kasus yang mengakibatkan 18 meninggal, 34 luka berat, 42 sedang dan 107 luka ringan. Ketua TIPK-Migas mengatakan, sebagian besar kecelakaan (mencapai 80%) menimpa perusahaan jasa penunjang migas atau kontraktor migas yang mengindikasikan kompetensi dan kepedulian terhadap aspek keselamatan dikalangan kontraktor migas masih rendah (Indopetronewsc.com, 2015).

Penyebab seseorang mengalami kecelakaan meliputi dua bagian yaitu faktor manusia atau dikenal dengan istilah tindakan tidak aman (unsafe action) dan faktor lingkungan atau dikenal dengan istilah kondisi tidak aman (unsafe condition). Tindakan tidak aman (unsafe action) dilatar belakangi oleh berbagai sebab yaitu antara lain kurangnya pengetahuan, usia, keterampilan, ketidakmampuan untuk bekerja secara normal, kecacatan tubuh, kelelahan dan kejenuhan sikap dan tingkah laku yang tidak aman, belum menguasai, penurunan konsentrasi, sikap masih negative dan kurang adanya motivasi kerja (Tarwaka, 2014). Menurut Sucipto (2014) faktor manusia (human factor) merupakan penyebab paling besar baik sebagai pengemudi maupun pengguna jalan lain. Selain itu, penyebab lainnya adalah karena faktor eksternal saat berada di jalan raya. Adapun kecelakaan sarana dan fasilitas yang terjadi akibat pengemudi lalai dalam tugasnya, tidak mengikuti tahap atau prosedur yang ada ketika berada dalam depot pengisian. Selain itu perlunya diterapkan safety driving (berkendaraan dengan aman) kepada setiap pengemudi yang ada, sehingga dengan ini dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas yang ada di Indonesia (Sastrohadiwiry, 2012).

Data dari Dept. HSE PT. Borneo Berkah Abadi site Rantau didapatkan bahwa sepanjang tahun 2020 telah terjadi 11 kali insident yang di mana pada bulan 6 bulan pertama telah terjadi sebanyak 6 kali insident kecelakaan kerja skala kecil dan 5 kali insident kecelakaan kerja skala Besar (Laporan PT.Borneo Berkah Abadi site Rantau, 2020). Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Hubungan pengetahuan dan sikap dengan safety driving pada pengemudi mobil truck di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020”.

METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan desain survei analitik. Dengan menggunakan pendekatan cross sectional yaitu rancangan penelitian dengan melakukan pengukuran atau pengamatan pada saat bersama atau saat sekali waktu. Variabel yang diteliti yaitu variabel bebas tentang pengetahuan dan sikap. Variabel terikat yaitu safety driving pada seluruh pengemudi mobil truck di PT. Borneo Berkah Abadi sebagai populasi penelitian. Menurut (Sugiyono, 2016) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas : objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi penelitian ini adalah pengemudi mobil truck di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020 sebanyak 46 orang.

Sampel adalah sebagian dari jumlah populasi yang akan diteliti (Notoatmodjo, 2012). Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah total sampling. Total sampling adalah teknik pengambilan sampel dimana jumlah sampel sama dengan populasi (Sugiyono, 2007). Alasan menggunakan total sampling dikarenakan jumlah populasi yang kurang dari 100, maka seluruh populasi dijadikan sampel penelitian. Sampel yang diambil dari penelitian ini adalah 46 orang.

Instrumen yang digunakan untuk pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan wawancara melalui lembar pertanyaan yaitu kuesioner. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan dan pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab (Notoatmodjo, 2012). Variabel independent adalah pengetahuan dan sikap pengemudi mobil truck sedangkan variabel dependent adalah safety driving. Analisis data yang digunakan adalah analisis univariat dan analisis bivariat. Uji statistic yang digunakan adalah uji *Chi Square* dengan tingkat kepercayaan 95%. Jika p-value (p) < 0,05 maka H_0 ditolak dan H_a diterima, yang berarti ada hubungan antara variabel independent (bebas) dengan variabel dependent (terikat). Jika p-value (p) > 0,05 maka H_0 diterima dan H_a ditolak, yang berarti tidak ada hubungan antara variabel independent (bebas) dengan variabel dependent (terikat).

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Analisis Univariat

1. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Pengetahuan

Tabel 1 Distribusi Frekuensi Responden Menurut Pengetahuan di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020

No	Pengetahuan	Frekuensi	
		N	%
1	Baik	14	30,4
2	Cukup	17	37,0
3	Kurang	15	32,6
	Total	46	100

Berdasarkan tabel 1 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi pengetahuan responden di PT. Borneo Berkah Abadi yaitu dengan responden yang paling banyak ialah 17 responden (37,0%).

2. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Sikap

Tabel 2 Distribusi Frekuensi Responden Menurut Sikap di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020

No	Sikap	Frekuensi	
		N	%
1	Positif	26	56,5
2	Negatif	20	43,5
	Total	46	100

Berdasarkan tabel 2 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi sikap responden di PT. Borneo Berkah Abadi yaitu dengan responden yang paling banyak ialah 26 responden (56,5%).

3. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Safety Driving

Tabel 3 Distribusi Frekuensi Responden Menurut Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020

No	Safety Driving	Frekuensi	
		N	%
1	Aman	17	37,0
2	Cukup Aman	17	37,0
3	Tidak Aman	12	26,1
	Total	46	100

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa distribusi frekuensi safety driving di PT. Borneo Berkah Abadi yaitu dengan responden yang cukup aman sebanyak 17 orang (37,0%) dan safety driving yang aman sebanyak 17 orang (37,0%).

b. Analisis Bivariat

1. Hubungan Pengetahuan dengan Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020

Tabel 4 Distribusi Hubungan Pengetahuan dengan Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020

Pengetahuan	Safety Driving						Total		p-value
	Aman		Cukup Aman		Tidak Aman				
	n	%	N	%	n	%	N	%	
Baik	8	57,1	1	7,1	5	35,7	14	100	0,009
Cukup	8	47,1	7	41,2	2	11,8	17	100	
Kurang	1	6,7	9	60,0	5	33,3	15	100	
Total	17	37,0	17	37,0	12	26,1	46	100	

Berdasarkan tabel 4 hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 46 responden terdapat 8 atau 57,1% responden berpengetahuan baik dengan safety driving aman dan 9 atau 60,0% responden berpengetahuan kurang dengan safety driving cukup aman merupakan jumlah terbanyak yang didapatkan dalam tabel ini.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan $p\text{-value} = 0,009 < \alpha = 0,05$ artinya ada hubungan antara pengetahuan dengan safety driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

2. Hubungan Sikap dengan Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020

Tabel 5 Distribusi Hubungan Sikap dengan Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020

Sikap	Safety Driving						Total		p-value
	Aman		Cukup Aman		Tidak Aman				
	n	%	n	%	N	%	N	%	
Positif	15	57,7	6	23,1	5	19,2	26	100	0,004
Negatif	2	10,0	11	55,0	7	35,0	20	100	
Total	17	37,0	17	37,0	12	26,1	46	100	

Berdasarkan tabel 5 dari hasil penelitian diketahui bahwa dari 46 responden, yang bersikap positif berjumlah 26 responden yang diantaranya 15 atau 57,7% responden dengan safety driving aman, sedangkan yang bersikap negatif berjumlah 20 responden, yang diantaranya 11 atau 55,0% responden dengan safety driving cukup aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan $p\text{-value} = 0,004 < \alpha = 0,05$ artinya ada hubungan antara sikap dengan safety driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

PEMBAHASAN

1. Analisis Univariat

a. Pengetahuan di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

Hasil penelitian diketahui bahwa responden yang safety driving aman sebanyak 8 responden (57,1%) memiliki pengetahuan baik berdasarkan hasil dari pertanyaan kuesioner untuk mengetahui pengetahuan yang disetujui oleh pengemudi mobil truck yaitu saat kondisi jalanan macet, posisi jarak kendaraan yang aman yaitu 1 – 1,5 meter dengan kendaraan lainnya, safety driving adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas, jika kendaraan dilengkapi sistem “anti lock brake” (ABS) dan dihadapkan pada situasi emergency pada rem, maka harus menekan sekeras mungkin rem kaki, posisi dasar tangan yang tepat saat mengemudi adalah tangan kiri di posisi jam 9 dan tangan kanan di posisi jam 3, pada saat mendahului/over take kendaraan lain harus melalui sisi kanan jalan, pekerja yang tidak mendapatkan pelatihan, cenderung lebih besar melakukan tindakan tidak aman.

Responden yang safety driving tidak aman sebanyak 5 responden (33,3%) memiliki pengetahuan kurang, berdasarkan hasil dari pertanyaan kuesioner untuk mengetahui pengetahuan yang tidak disetujui pengemudi mobil truck yaitu sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan, saat sedang mengemudi boleh menerima panggilan dari handphone, untuk menghilangkan kejenuhan di jalan diperbolehkan merokok sambil mengemudikan mobil pada saat kondisi jalan sepi, pada saat mendahului/overtake kendaraan lain harus melalui sisi kanan jalan, pada saat kendaraan berhenti untuk waktu yang sebentar, tidak pernah memasang rem tangan.

b. Sikap di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa responden yang safety driving aman sebanyak 15 orang atau 57,7% dan safety driving cukup aman sebanyak 6 orang atau 23,1% memiliki sikap positif, berdasarkan hasil dari kuesioner pernyataan positif yang disetujui oleh responden/pengemudi yaitu tidak akan mengendarai mobil jika kondisi tidak sehat, memastikan seluruh kondisi kendaraan jika hendak perjalanan jauh, tidak mengendarai mobil dalam kondisi mengantuk, tidak pernah merokok pada saat menemudikan mobil, pelatihan safety driving sangat penting untuk pengemudi mobil perusahaan, sebelum pergi akan mengecek kelengkapan surat-surat berkendara.

Responden yang safety driving tidak aman sebanyak 11 orang atau 55,0% memiliki sikap negatif dari hasil pernyataan yang tidak disetujui oleh responden/pengemudi yaitu sesekali akan memutar kendaraan bukan di tempat yang diperbolehkan yang ditunjukkan oleh rambu-rambu lalu lintas, jika kondisi lalu lintas sepi saya akana pindah jalur tanpa memberikan tanda isyarat berupa lampu sein, ke pelayanan kesehatan jika kondisi tidak sehat, jika hujan lebat akan mengemudi dengan kecepatan melebihi 50 km/jam.

Sikap cenderung berhubungan dengan hal yang akan dilakukan ketika berkendara, cepat tanggap dan teliti dalam musibah. Sikap sangatlah penting dalam mengambil dalih atau seseorang baik secara abstrak maupun realita serta peran yang dilakukan seseorang untuk merespon kejadian yang berbeda (Thamrin, 2015).

c. Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 46 responden terdapat safety driving yang cukup aman 17 orang (37,0%), safety driving tidak aman sebanyak 12 orang (26,1%) dan safety driving yang aman sebanyak 17 orang (37,0%). Pengemudi yang Safety Driving cukup aman ada berjumlah 17 orang diantaranya ada 11 orang atau 23,9% pengemudi yang tidak pernah mengemudi mobil melebihi kecepatan 60 km/jam pada saat perjalanan luar kota.

Saat kendaraan pada kecepatan tinggi ada 9 orang atau 19,5% pengemudi yang tidak setuju jika langsung mengerem mendadak tanpa menghiraukan jarak kendaraan yang ada di depan.

Pengemudi yang berperilaku safety driving aman, ketika semua pengemudi selalu menggunakan sabuk pengaman (seat belt) pada saat mengemudi, memberikan signal (tanda) jika hendak belok di suatu persimpangan jalan, selalu memasang rem tangan pada saat kondisi mobil berhenti. Menjawab “ya” pada pertanyaan “posisi tangan yang benar pada kemudi adalah selalu berada di bagian luar kemudi sebanyak 16 orang atau 34,7%, selalu memperhatikan rambu-rambu lalu lintas sebanyak 11 orang atau 23,9%, serta akan selalu berhati-hati jika membawa mobil dalam keadaan berisi sebanyak 14 orang atau 30,4%”. Serta 12 orang atau 26,1% pengemudi yang safety driving tidak aman diantaranya 12 orang atau 26,0% yang menjawab “tidak” pada pertanyaan “tidak pernah mengemudi melebihi kecepatan 60 km/jam pada saat perjalanan luar kota dan saat kendaraan pada kecepatan tinggi dapat langsung mengerem mendadak tanpa menghiraukan jarak kendaraan yang ada di depan”.

Safety driving adalah cara mengemudi yang benar, dengan mengetahui teknik mengemudi yang tepat, memahami dan mengikuti peraturan berlalu lintas sehingga dalam berkendara akan selalu aman dan selamat serta dapat membantu untuk menghindari masalah lalu lintas (Zulkarnaen, 2018). Safety driving pun merupakan cara yang cukup efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi.

2. Analisis Bivariat

a. Hubungan Pengetahuan Pengemudi Mobil Truck dengan Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

Dari hasil penelitian pengetahuan dengan safety driving diketahui bahwa dari 46 responden terdapat 8 atau 57,1% responden berpengetahuan baik dengan safety driving aman dan 9 atau 60,0% responden berpengetahuan kurang dengan safety driving cukup aman. Berdasarkan hasil uji statistik Chi-Square hubungan pengetahuan dengan safety driving didapatkan nilai $p\text{-value} = 0,009 < (\alpha = 0,05)$ maka dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H_0 di tolak dan H_a diterima, yang artinya bahwa ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan safety driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

Hasil dilapangan diketahui bahwa pengetahuan yang kurang memiliki hubungan dengan safety driving karena pengetahuan yang kurang yaitu pada saat kendaraan berhenti untuk waktu yang sebentar tidak pernah memasang rem tangan, saat over take kendaraan lain harus melalui sisi kanan jalan, saat sedang mengemudi boleh menerima panggilan dari handphone serta sebelum menjalani kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan. Pengemudi mobil truck juga telah dibekali pelatihan dasar baik secara teori, praktik dasar dan tanggung jawab mengenai perawatan fasilitas keselamatan tetapi sebagian besar tidak menghiraukan kondisi kendaraan, dan teori dasar yang telah diberikan oleh perusahaan, sehingga risiko untuk terjadi kecelakaan cukup besar dan perusahaan mau tidak mau harus mengeluarkan dana yang lumayan besar untuk perbaikan kendaraan yang rusak oleh kecelakaan tersebut.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen, dkk (2018) yang menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan praktik safety driving. Pengemudi yang memiliki pengetahuan tinggi akan mampu membedakan dan mengetahui apa saja bahaya disekitarnya serta dapat melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang ada karena mereka sadar akan risiko yang diterima, sehingga kecelakaan dapat dihindari. Jika pengemudi memiliki pengetahuan baik maka mereka akan bertindak positif dan berusaha untuk menghindari kecelakaan. Sebaliknya pengemudi yang memiliki pengetahuan rendah akan cenderung mengabaikan bahaya disekitarnya dan tidak melakukan pekerjaan sesuai prosedur karena ketidak tahuan akan risiko yang akan diterima. Semakin baik pengetahuan pengemudi mobil truck maka safety drivingnya semakin aman dalam upaya menjamin keselamatan kerja.

b. Hubungan Sikap Pengemudi Mobil Truck dengan Safety Driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

Dari hasil penelitian sikap dengan safety driving diketahui bahwa dari 46 responden, yang bersikap positif berjumlah 26 responden yang diantaranya 15 atau 57,7% responden dengan

safety driving aman, sedangkan yang bersikap negatif berjumlah 20 responden, yang diantaranya 11 atau 55,0 % responden dengan safety driving cukup aman. Berdasarkan hasil uji statistik Chi-Square hubungan sikap dengan safety driving didapatkan nilai p-value = 0,004 < ($\alpha = 0,05$) maka dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hipotesis penelitian diterima (H_0 ditolak) yang artinya ada hubungan antara sikap pengemudi mobil truck dengan safety driving PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulkarnaen, dkk (2018) yang menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan praktik safety driving. Adanya hubungan antara sikap dengan safety driving pada pengemudi mobil truck dikarenakan sikap cenderung berhubungan dengan hal yang akan dilakukan dan memberikan pengaruh ketika sedang mengemudikan kendaraan. sikap positif responden yang memiliki kesadaran diri yang tinggi dalam menjamin keselamatan dalam mengemudi, mengenakan seat belt saat perjalanan jauh atau dekat. Semakin baik sikap positif pengemudi mobil truck maka safety drivingnya akan aman yang diterapkan dalam berkendara dan dalam upaya menjamin keselamatan pengemudi mobil truck itu sendiri.

Sikap sangatlah penting dalam mengambil dalih atau seseorang baik secara abstrak maupun realita serta peran yang dilakukan seseorang untuk merespon kejadian yang berbeda (Thamrin, 2015). Sikap positif lebih cenderung terjadi dikarenakan kesiapan, tindakan, dan tanggung jawab serta menjaga fasilitas yang diberikan oleh perusahaan dengan baik dalam kondisi darurat maupun sebaliknya. Sedangkan sebaliknya, sikap negatif terjadi dikarenakan tindakan yang tidak sigap serta ke tidak tanggung jawaban pengemudi terhadap fasilitas yang diberikan oleh perusahaan sehingga pengemudi lebih seandainya serta sulit menangani situasi darurat.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Sebagian besar responden berusia 20 – 29 tahun sebanyak 30 responden (65,2%).
2. Sebagian besar responden dengan lama bekerja 4 -6 tahun sebanyak 30 responden (65,2%).
3. Sebagian besar pengemudi mobil truck dengan safety driving aman sebanyak 14 responden (30,4%) yang memiliki pengetahuan baik.
4. Sebagian besar pengemudi mobil truck dengan safety driving aman sebanyak 26 responden (56,5%) yang memiliki sikap positif.
5. Ada hubungan antara pengetahuan dengan safety driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020 dengan nilai p-value 0,009.
6. Ada hubungan antara sikap dengan safety driving di PT. Borneo Berkah Abadi Tahun 2020 dengan nilai p-value 0,004.

Saran

1. Bagi Responden
Pengemudi diharapkan untuk lebih patuh dan berhati-hati pada saat bekerja sehingga dapat menghindari diri dari risiko kecelakaan dengan selalu sigap dan waspada selama mengemudikan kendaraan. Tidak bersikap agresif dalam mengemudi sehingga dapat selalu aman dalam mengemudi.
2. Bagi Perusahaan
Bagi PT. Borneo Berkah Abadi sebaiknya memberikan pelatihan safety driving, lebih menekankan apa saja risiko yang didapatkan ketika kita tidak menerapkan safety driving yang aman, selalu mengingatkan kepada pengemudi mobil perusahaan agar bertingkah laku aman dalam mengemudi untuk meningkatkan pengetahuan dan membangun sikap yang baik dalam safety driving.
3. Bagi Peneliti Selanjutnya
Dapat digunakan sebagai bahan masukan dan perbandingan untuk penelitian selanjutnya yang dapat menambah wawasan, diharapkan untuk meneliti dengan lebih lanjut dengan variabel yang berbeda mengingat masih banyak berbagai faktor yang berhubungan dengan safety driving, contohnya seperti kelelahan kerja (fatigue).

REFERENSI

- Abadi, P. B. (2020). *Laporan Insident*. Kalimantan Selatan: PT. Borneo Berkah Abadi.
- Badan Pusat Statistik. (2015). Diakses dari : <http://bps.go.id>
- Indopetronewscom. (2015). Setahun 146 Kali Kecelakaan Migas Masih Terjadi. Diakses dari : <http://www.indopetronews.com/2015/03/setahun-146-kali-kecelakaan-migas-masih-terjadi.html>
- International Labour Organization (ILO). (2017). Fire Risk Management, ILO, Geneva. Diakses dari : http://www.ilo.org/wcmsp5/-groups/public/--ededprotec/eded_protect/-protrav/afework/document/publication/wcms194781.pdf.
- Jamsostek. (2016). *Laporan Tahunan PT. Jamsostek Tahun 2015*. Jakarta: PT. Jamsostek.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Muthia Ayuningtyas, B. K. (2016). FAKTOR – FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PRAKTIK SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI ROAD TANK PT. PERTAMINA EP ASSET 4 FIELD CEPU. *JURNAL KESEHATAN MASYARAKAT (e-Journal) Volume 4, Nomor 3, Juli 2016 (ISSN: 2356-3346)*, 504-513.
- Ramli, S. (2010). *Petunjuk Praktis Manajemen Kebakaran (Fire Management)*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Russen, S. R. (2011). *Kelelahan Kerja dan Kecelakaan Lalu Lintas*. Makassar: Ombak.
- Sastrohadiwiryo, B. S. (2012). *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia Pendekatan Administratif dan Operasional*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Sugiyono. (2007). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT. Alfabet.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT, Alfabet.
- Tarwaka. (2014). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja : Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta: Harapan Press.
- Zulkarnaen, D. L. (2018). FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PRAKTIK SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI MOBIL SKID TANK DI PT X. *JURNAL KESEHATAN MASYARAKAT (e-Journal) Volume 6, Nomor 5, Oktober 2018 (ISSN: 2356-3346)*, 678-686.