

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

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

Andi Firmansyah¹, Muhammad Rum Rahim¹, Atjo Wahyu¹

¹Bagian K3 Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin
Makassar

ABSTRAK

Safety driving merupakan cara efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat 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. Tujuan penelitian untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku *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* menggunakan metode *exhaustive sampling* dengan besar sampel 32 orang. Data dianalisis menggunakan uji *Fischer Exact Test* dengan $\alpha=0,05$ dan koefisien ϕ (ϕ). Diperoleh variabel yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) adalah pengalaman mengemudi ($p=0,021$), tingkat pendidikan ($p=0,008$), pelatihan mengemudi ($p=0,049$), dan istirahat kerja ($p=0,005$) dan variabel yang tidak berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) adalah makan sebelum kerja ($p=1,000$). 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

ABSTRACT

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 which use sampling method by exhaustive sampling with a sample size 32 people. Data were analyzed using Fischer Exact Test test with $\alpha = 0.05$ and the coefficient of ϕ (ϕ). Variables associated with safety driving behavior on bulk cement carrier car driver in PT. Prima Karya Manunggal (PKM) is driving experience ($p = 0.021$), education level ($p = 0.008$), driving training ($p = 0.049$), and the rest work ($p = 0.005$) and the variables associated with safety driving behavior on bulk cement carrier car driver in PT. Prima Karya Manunggal (PKM) is eating before work ($p = 1.000$). 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

PENDAHULUAN

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, (WHO, 2011)

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).

Sedangkan di Indonesia, berdasarkan laporan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) tahun 2010, angka kematian karena kecelakaan lalulintas ini sebanyak 31.186 jiwa atau rata-rata 84 orang tewas setiap hari karena kecelakaan lalulintas 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 lalulintas 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).

Mengingat besarnya kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, maka dianggap perlu untuk menekan angka kejadian kecelekaan lalu lintas. 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. 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 (Rizky, 2009).

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. 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. Tercatat 5 kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada armada pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) selama tahun 2012.

BAHAN DAN METODE

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep. Waktu pengumpulan data dimulai tanggal 25 Maret sampai 1 April 2013. Penelitian ini merupakan penelitian analitik dengan rancangan *Cross Sectional Study* yaitu suatu rancangan penelitian yang mempelajari dinamika korelasi dan asosiasi antara variabel independen (pengalaman mengemudi, tingkat pendidikan, pelatihan mengemudi, istirahat kerja dan makan sebelum kerja) dengan variabel dependen (perilaku *safety driving*) pada saat yang bersamaan (*point time approach*). Populasi yang digunakan pada penelitian ini adalah seluruh pengemudi mobil pengangkut semen curah yang ada di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). Penarikan sampel menggunakan metode *exhaustive sampling*.

Pengumpulan data diperoleh dengan dua cara, yakni data primer (wawancara langsung kepada responden yang menjadi sampel) dan data sekunder berupa data data jumlah pengemudi dan profil perusahaan. Data yang telah dikumpulkan diolah dan dianalisis dengan sistem komputerisasi program SPSS melalui *editing, coding, entry, cleaning* serta analisis data dan disajikan dalam bentuk tabel dan narasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Karakteristik responden terdiri dari meliputi umur, tingkat pendidikan dan kepemilikan SIM. Persentase umur responden terbesar terdapat pada kelompok umur 41 – 50 tahun yaitu sebanyak 16 orang (50,0%), sedangkan persentase responden terendah pada kelompok umur > 50 orang yaitu 4 orang (12,5%). Pengemudi dengan lulusan SMA/ sederajat, yaitu sebanyak 18 orang (56,2%), sedangkan lulusan SMP /sederajat yaitu sebanyak 14 orang (43,8 %). Hampir seluruh

pengemudi telah memiliki SIM dengan Golongan B2 yaitu sebanyak 31 orang (96,9%) sedangkan yang memiliki sim B1 sebanyak 1 orang (3,1%). **(Tabel 1)**

Jumlah responden terbanyak terdapat pada pengalaman mengemudi kurang yaitu sebanyak 17 orang, ada 15 orang (88,2%) yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dan 2 orang (11,8%) yang perilaku buruk. Jumlah responden terkecil terdapat pada pengalaman mengemudi cukup yaitu sebanyak 15 orang, ada 7 orang (46,7%) yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dan 8 orang (53,3%) yang perilaku buruk. **(Tabel 2)**

Hasil uji statistik menggunakan uji *fischer exact test* antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving* diperoleh nilai $p=0,021$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). Sedangkan hasil uji phi menunjukkan nilai $\phi=-0,448$ yang berarti bahwa derajat keeratan hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving* adalah sedang dengan korelasi negatif.

Dari 18 responden dengan tingkat pendidikan tinggi, sebanyak 16 orang (88,9%) yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dan 2 orang (11,1%) yang memiliki perilaku buruk. Sedangkan dari 14 responden yang berpendidikan rendah, sebanyak 6 (42,9%) orang yang berperilaku baik dan 8 orang (57,1%) yang berperilaku buruk. **(Tabel 2)**

Hasil uji statistik menggunakan uji *fischer exact test* antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving* diperoleh nilai $p=0,008$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). Sedangkan hasil uji phi menunjukkan nilai $\phi=0,493$ yang berarti bahwa derajat keeratan hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving* adalah sedang.

Dari 19 responden yang pernah mengikuti pelatihan mengemudi, sebanyak 16 orang (84,2%) yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dan 3 orang (15,8%) yang memiliki perilaku buruk. Sedangkan dari 13 responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan mengemudi, sebanyak 6 (46,2%) orang yang berperilaku baik dan 7 orang (53,8%) berperilaku buruk. **(Tabel 2)**

Hasil uji statistik menggunakan uji *fischer exact test* antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* diperoleh nilai $p=0,049$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen

curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). Sedangkan hasil uji phi menunjukkan nilai $\phi=0,403$ yang berarti bahwa derajat keeratan hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* adalah sedang.

Dari 19 responden yang istirahat kerja cukup, sebanyak 17 orang (89,5%) yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dan 2 orang (10,5%) yang memiliki perilaku buruk. Sedangkan dari 13 responden yang istirahat kerjanya kurang, sebanyak 5 (38,5%) orang yang berperilaku baik dan 8 orang (61,5%) berperilaku buruk. **(Tabel 2)**

Hasil uji statistik menggunakan uji *fischer exact test* antara istirahat kerja dengan perilaku *safety driving* diperoleh nilai $p=0,005$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan antara istirahat kerja dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). Sedangkan hasil uji phi menunjukkan nilai $\phi=0,541$ yang berarti bahwa derajat keeratan hubungan antara istirahat kerja dengan perilaku *safety driving* adalah sedang.

Dari 30 responden yang makan sebelum bekerja, sebanyak 20 orang (66,7%) yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dan 10 orang (33,3%) yang memiliki perilaku buruk. Sedangkan dari 2 responden yang tidak makan sebelum bekerja seluruhnya berperilaku baik. **(Tabel 2)**

Hasil uji statistik menggunakan uji *fischer exact test* antara makan sebelum kerja dengan perilaku *safety driving* diperoleh nilai $p=1,000$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara makan sebelum kerja dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM).

Pembahasan

Pengalaman mengemudi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah total lamanya responden mulai mengemudikan mobil sampai saat penelitian dilakukan. Mengemudi bukanlah pekerjaan yang hanya menuntut seseorang untuk memiliki pengetahuan dan pengalaman tentang bagaimana semestinya mengemudi, melainkan lebih kepada kesadaran dari pengemudi tersebut untuk selalu waspada dalam menghadapi kondisi yang terjadi di jalan raya.

Hasil penelitian menunjukkan terdapat 15 orang yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dengan pengalaman mengemudi kurang. Hal tersebut terjadi karena pengemudi dengan pengalaman kurang masih tergolong dalam usia muda, sehingga konsentrasi dalam

mengemudikan kendaraannya sangat baik. Kondisi fisik pengemudi dalam usia muda tergolong baik, berbeda dengan kondisi fisik pengemudi yang berpengalaman cukup yang rata-rata sudah memasuki usia tua. Berdasarkan hasil penelitian, terdapat 8 orang yang berpengalaman cukup namun berperilaku buruk dalam *safety driving*-nya. Seiring dengan penambahan usia terjadi penurunan kondisi fisik dan daya konsentrasi bagi pengemudi yang berpengalaman cukup (Adrianto, 2010). Dalam perkembangannya manusia akan mengalami perubahan baik fisik maupun mental. Pada umumnya karyawan yang telah berusia tua relatif tenaga fisiknya lebih terbatas daripada karyawan yang masih muda. Hal tersebut sangat berpengaruh bagi refleksi pengemudi dalam hal mengantisipasi setiap bahaya yang ada di jalan raya.

Dalam hal ini, pekerjaan mengemudi adalah pekerjaan yang bersifat khusus yang menuntut keterampilan, kewaspadaan serta konsentrasi seseorang dalam mengemudikan kendaraannya pada kondisi apapun, sehingga pengalaman seseorang tidak dapat menjadi ukuran seseorang untuk mampu bertindak aman dalam berkendara (Oktarina, 2012).

Penelitian ini telah membuktikan adanya hubungan sedang dengan korelasi negatif antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving*. Hasil yang didapatkan berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Rizky (2009) mengemukakan bahwa pengemudi yang memiliki pengalaman yang tinggi memiliki kecenderungan untuk berperilaku aman dalam berkendara bila dibandingkan pengemudi yang memiliki pengalaman mengemudi rendah.

Menurut Green (1980), tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku. Pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap perilaku atau memberikan referensi pribadi dalam pengalaman belajar seseorang. Jadi tingkat pendidikan seseorang menentukan luasnya pengetahuan serta bagaimana seseorang tersebut bersikap dan berperilaku. Seseorang yang berpendidikan rendah akan susah untuk menyerap suatu inovasi baru sehingga akan mempersulit dalam mencapai perubahan seperti yang diharapkan (Hamid, 2008). Dalam hal ini pendidikan yang dimaksud adalah pendidikan formal yang diperoleh di sekolah.

Berdasarkan teori yang ada, dapat disimpulkan bahwa lebih tinggi tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang untuk lebih baik dan lebih bijak dalam bertindak. Teori tersebut sangat relevan dengan hasil analisis penelitian. Didapatkan bahwa dari 18 responden dengan tingkat pendidikan tinggi, sebanyak 16 orang (88,9%) yang memiliki perilaku baik mengenai *safety driving* dan 2 orang (11,1%) yang memiliki perilaku buruk. Sedangkan dari 14 responden yang berpendidikan rendah, sebanyak 6 (42,9%) orang yang

berperilaku baik dan 8 orang (57,1%) yang berperilaku buruk. Hasil penelitian menunjukkan terdapat 2 responden yang berpendidikan tinggi namun tetap berperilaku buruk. Hal ini dapat terjadi karena faktor lain seperti bertambahnya usia pengemudi yang juga mengakibatkan penurunan energi baik fisik maupun mental seseorang. Hal tersebut dapat memperlambat respon pengemudi dalam hal sikap dan tindakan dalam mengantisipasi setiap resiko bahaya yang ada di jalan raya.

Penelitian ini telah membuktikan adanya hubungan sedang antara tingkat pendidikan dengan perilaku safety driving. Hasil ini relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rizky (2009) yang menyatakan bahwa pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan yang tinggi (SMA/STM dan Akademi/PT) memiliki kecenderungan untuk berperilaku aman dalam berkendara bila dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan yang rendah (SD dan SMP).

Bedasarkan hasil analisis, jumlah responden penelitian yang telah mengikuti pelatihan lebih besar yakni 19 orang (59,4%) bila dibandingkan dengan jumlah responden yang tidak mengikuti pelatihan mengemudi yakni 13 orang (40,6%).

Pelatihan merupakan komponen utama dari beberapa program keelamatan dan kesehatan kerja. Menurut ILO, dengan adanya pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di tempat kerja maka pekerja dapat mengetahui bahaya dan risiko yang ada di tempat kerja serta kerugian akibat kecelakaan yang ditimbulkan. Selain itu pelaksanaan diklat juga dapat memberikan pengetahuan kepada pekerja mengenai prosedur kerja yang baik.. Maka salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan adalah dengan memberikan pelatihan.

Pelatihan safety driving dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi aman di jalan raya. Jadi seseorang yang telah mengikuti pelatihan safety driving kemungkinan akan lebih aman dalam mengemudi jika dibandingkan dengan dengan seseorang yang tidak mengikuti pelatihan safety driving (*Engstrom et al, 2003*). Menurut Michael McHale, *Group Communication Manager BMW* yang dikutip Rizky (2009) menyatakan bahwa pelatihan *safety driving* merupakan salah satu upaya yang paling penting untuk menurunkan angka kejadian lalu lintas. Pelatihan *safety driving* merupakan hal yang wajib diberikan perusahaan secara menyeluruh kepada pengemudi tanpa terkecuali, karena pada dasarnya dengan adanya pelatihan tersebut dapat meningkatkan kinerja pengemudi tersebut untuk memiliki kemampuan dan keterampilan dalam mengemudi.

Hasil yang diperoleh relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh Saputra (2008) yang menyatakan bahwa ada hubungan bermakna antara variabel pelatihan dengan perilaku aman mengemudi pada pengemudi *dump truck* PT. X District MTBU. Lubis (2000) dalam Hamid (2008) juga menyatakan bahwa pekerja yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan untuk melakukan tindakan tidak aman yang menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan kerja.

Istirahat kerja adalah waktu untuk pemulihan setelah melakukan pekerjaan untuk waktu tertentu. Berdasarkan hasil analisis, jumlah responden penelitian yang memiliki istirahat kerja cukup lebih besar yakni 19 orang (59,4%) bila dibandingkan dengan jumlah responden yang tidak mengikuti pelatihan mengemudi yakni 13 orang (40,6%).

Penelitian ini telah membuktikan adanya hubungan kuat antara istirahat kerja dengan perilaku *safety driving*. Istirahat kerja yang cukup bagi setiap pengemudi sangat penting. Pemanfaatan waktu istirahat kerja dengan baik oleh responden dapat membantu dalam menjaga kondisi tubuh agar tidak mengalami kelelahan. Hasil wawancara, mayoritas responden mengaku mengisi waktu istirahat dengan duduk-duduk santai, ada juga yang menyempatkan waktunya untuk makan dan minum kopi. Sebuah penelitian menunjukkan bahwa tidur siang (*power nap*) selama 20 menit di siang hari memberikan tubuh kesempatan untuk beristirahat lebih baik dibandingkan tidur dengan waktu yang sama di pagi hari. Secara alami, tubuh mulai merasakan kelelahan setelah terjaga selama 8 jam, karena itulah tidur siang merupakan saat yang tepat untuk mengembalikan kesegaran tubuh. Olehnya itu diharapkan kepada pengemudi, dalam memanfaatkan waktu istirahat baiknya diisi dengan tidur siang minimal 20 menit agar kondisi fisik dapat terjaga dan akan berdampak pula pada perilaku mereka hal dalam mengemudi yang baik.

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 (Manikharda, 2011)

Variabel makan sebelum bekerja dalam penelitian ini adalah apakah responden mengkonsumsi karbohidrat sebelum mengemudikan mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). 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 (Aldin, 2005).

Berdasarkan hasil penelitian dapat dilihat bahwa hampir seluruh pengemudi makan sebelum kerja yakni sebesar 30 orang (93,8%) sedangkan yang tidak makan sebelum kerja sebanyak 2 orang (6,8%). Hasil uji statistik menggunakan uji *fisher exact test* diperoleh nilai $p=1,000$ ($p > 0,05$) berarti ada tidak ada hubungan antara makan sebelum kerja dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM).

Pada umumnya responden mengemukakan bahwa mereka sudah terbiasa sarapan sebelum berangkat kerja, tapi ada juga yang mengungkapkan bahwa mereka tidak terbiasa dengan kebiasaan makan sebelum bekerja. Dilihat dari efek yang dirasakan jika tidak makan sebelum berkerja, responden yang terbiasa makan sebelum bekerja menyatakan bahwa tubuh mereka terasa bugar dan sangat berpengaruh pada performa pekerjaan yang dilakukan, sebaliknya jika mereka tidak sarapan mayoritas menjawab akan merasa cepat lelah, namun ada juga yang menyatakan kurang konsentrasi. Disisi lain, responden yang tidak terbiasa makan sebelum bekerja juga merasa tidak ada pengaruh yang diberikan terhadap performa kerja meskipun ia tidak sarapan sebelum berangkat kerja.

Penelitian ini sejalan dengan yang telah dilakukan oleh Aldin (2005) pada karyawan PT. Sermani Steel yang menyatakan bahwa terdapat karyawan yang tidak sarapan namun dapat bertindak positif bahkan mampu berproduktivitas tinggi. Faktor adaptasi atau daya penyesuaian diri oleh tubuh merupakan jawaban yang tepat mengapa orang yang tidak terbiasa makan sebelum bekerja masih bisa melakukan dengan baik (Moehyi, 1992).

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pengkep Tahun 2013 dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengalaman mengemudi, tingkat pendidikan, pelatihan mengemudi, dan istirahat kerja dengan perilaku *safety driving* pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal (PKM). Sedangkan faktor yang tidak berhubungan adalah makan sebelum kerja.

Disarankan agar 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.

DAFTAR PUSTAKA

- Afidah. 2011. *Pola Tingkat Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas dengan Menggunakan Regresi Logistik Multinomial (Studi Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Surabaya)*. Surabaya: ITS
- Aldin. 2005. *Faktor-Faktor Yang berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Karyawan Pada PT. Sermani Steel Corporation Makassar tahun 2005*. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Engstrom, I.; Gregersen, N.P.; Nyberg, A. 2003. *Young novice drivers, driver education and training*. <http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/unga-nyblivna-forare-och-forarutbildning-litteraturoversikt.pdf> (online). diakses tanggal 10 Mei 2013.
- Hamid, F. 2008. *Analisis tingkat pengetahuan pekerja mengenai cara mengemudi yang aman (safety driving) pada PT. X tahun 2008*. Depok: Universitas Indonesia.
- Manikharda. 2011. *Perbandingan Metode Dan Verifikasi Analisis Total Karbohidrat Dengan Metode Luff-Schoorl Dan Anthrone Sulfat*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Moehyi, S. 1992. *Penyelenggaraan Makanan Institusi dan Jasa Boga*. Jakarta: Bhratara.
- Oktarina, S. 2012. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Rizky, Y. 2009. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taxi PT X Tahun 2009*. Depok: Universitas Indonesia.
- Russeng, S.R. 2011. *Kelelahan Kerja dan Kecelakaan Lalu Lintas*. Makassar : Ombak
- Saputra, A.E. 2008. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Pengemudi Dump Truck PT.X District MTBU Tanjung Enim, Sumatera Selatan Tahun 2008*. Depok: Universitas Indonesia.
- Suarapembaruan. 2011. *Kecelakaan Lalulintas, 1,3 Juta Orang Meninggal Dunia Tiap Tahun*. <http://www.suarapembaruan.com/home/kecelakaan-lalulintas-13-juta-orang-meninggal-dunia-tiap-tahun/6583> (Online). Diakses tanggal 7 Februari 2013.
- WHO. 2011. *A Decade Of Action For Road Safety: A Brief Planning Document*. http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf (Online). Diakses tanggal 8 Februari 2013.

LAMPIRAN

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Karakteristik Pengemudi PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013

Karakteristik Umum Responden	Jumlah	
	n	%
Kelompok Umur (Tahun)		
20 – 29	5	15,6
30 – 39	7	21,9
40 – 49	16	50,0
>50	4	12,5
Tingkat Pendidikan		
SMP	14	43,8
SMA	18	56,2
Kepemilikan SIM		
SIM B1	1	3,1
SIM B2	31	96,9
Jumlah	32	100

Sumber: Data Primer, 2013

Tabel 2. Hubungan Variabel Penelitian Dengan Perilaku *Safety Driving* Pengemudi Mobil Pengangkut Semen di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013

Variabel Penelitian	Perilaku <i>Safety Driving</i>				Jumlah		Hasil Uji
	Baik		Buruk		n	%	
	n	%	n	%			
Pengalaman Mengemudi							
Cukup (≥ 16 tahun)	7	46,7	8	53,3	15	100	p=0.021
Kurang (<16 tahun)	15	88,2	2	11,8	17	100	$\phi = -0,448$
Tingkat Pendidikan							
Tinggi	16	88,9	2	11,1	18	100	p=0.008
Rendah	6	42,9	8	57,1	14	100	$\phi = 0,493$
Pelatihan Mengemudi							
Pernah	16	84,2	3	15,8	19	100	p=0.008
Tidak Pernah	6	46,2	7	53,8	13	100	$\phi = 0,493$
Istirahat Kerja							
Cukup (>1,5 jam)	17	89,5	2	10,5	19	100	p=0.005
Kurang (<1,5 jam)	5	38,5	8	61,5	13	100	$\phi = 0,541$
Makan Sebelum Kerja							
Ya	20	66,7	10	33,3	30	100	p=0, 025
Tidak	2	100	0	0	2	100	
Jumlah	22	68,8	10	31,2	32	100	

Sumber: Data Primer, 2013