

ANALISIS FAKTOR LINGKUNGAN YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI DUMP TRUCK

Paulo De Risky, Roza Asnel, Kursiah Wartu Ningsih

STIKes Payung Negeri Pekanbaru

ABSTRACT

Safety driving is a good and safe driving behavior to avoid traffic problems. Such as personal safety and also the other road users. An indisciplined person when driving can cause accident. Of many accidents that occurred in Indonesia, most of (90.3%) was caused by human error factor. Preliminary results of a study on a driver of a dump truck PT Hutama Karya there were accident between two dump trucks there for two glass of dump trucks broke at the time of operations. The purpose of this research is to know the factors related to the behavior of the driving safety (safety driving). The type of this research is quantitative research with the analytic method uses the approach of cross sectional. The research was carried out during 1 (one) month of PT Hutama Karya. Infrastructure Section 1 with a population of 31 respondents were sampled. Research on measuring instrument is the questionnaire. The data was analyzed with univariate and bivariate by using chi square test. The results showed a relationship category of work experience (P value = 1.000 pronounced > 0.05), educational level (P value = 0.685 pronounced > 0.05), training (P value = 0,458 pronounced > 0.05) road conditions (P value = 0.000 $<$ pronounced 0.05) and weather conditions (P value = .001 $<$ pronounced 0.05). The conclusion from this study is there is no relationship between the behavior of the safety driving with work experience, level of education, Training and Safety driving, while the road conditions and weather conditions there is a relationship. Then it is recommended to be carried out training of driving safety and SWA on drivers thoroughly.

Keywords: Road conditions, weather conditions, safety riding

PENDAHULUAN

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Lebih dari 1,2 juta orang meninggal setiap tahun di jalan dunia, dengan jutaan lebih menderita luka serius dan hidup dengan konsekuensi kesehatan buruk jangka panjang. Cedera lalu lintas jalan saat ini diperkirakan menjadi yang kesembilan penyebab kematian di semua kelompok umur secara global, dan diprediksi menjadi penyebab utama kematian ketujuh pada 2030. Kenaikan ini didorong oleh meningkatnya korban tewas di jalan - jalan di negara berpenghasilan rendah dan menengah - khususnya di negara berkembang di mana urbanisasi dan motorisasi menemani pertumbuhan ekonomi yang cepat (WHO, 2016).

Di Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas jalan raya dari tahun ke tahun semakin meningkat yakni pada tahun 2014 kejadian kecelakaan lalu lintas mencapai 95.906 kasus kecelakaan, tahun 2015 mencapai 98.970 kasus kecelakaan dan pada tahun 2016 mencapai 106.129 kasus kecelakaan (Badan Pusat Statistik, 2017)

Di Provinsi Riau sendiri banyaknya kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terjadi pada tahun 2014 mencapai 1.566 kasus kecelakaan lalu lintas, pada tahun 2015 sebanyak 1.509

kasus kecelakaan lalu lintas, dan pada tahun 2016 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.389 jumlah kecelakaan lalu lintas. Sedangkan untuk jumlah kecelakaan yang terjadi di Pekanbaru sebanyak 227 kasus kecelakaan lalu lintas (Badan Pusat Statistik Provinsi Riau, 2017).

Masih tingginya angka kecelakaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang terjadi di wilayah Pekanbaru pada tahun 2015 yang mencapai 227 kasus kecelakaan, dengan jumlah korban yang meninggal sebanyak 82 orang, jumlah orang yang luka berat sebanyak 79 orang, dan jumlah orang yang luka ringan sebanyak 194 orang menjadi salah satu alasan peneliti untuk melakukan penelitian ini (Badan Pusat Statistik Provinsi Riau, 2017).

Safety driving adalah perilaku untuk mengemudi yang baik dan 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 kegiatan mengemudi dilakukan (Adinugroho, 2014).

Terdapat beberapa faktor yang bisa berpengaruh terhadap perilaku aman mengemudi, diantaranya faktor internal yaitu pelatihan safety driving, pengalaman kerja, tingkat pendidikan, serta faktor luar yang berasal dari lingkungan yaitu kondisi jalan dan kondisi cuaca.

Berdasarkan studi awal yang dilakukan pada tanggal didapatkan bahwa pernah terjadi kecelakaan dua Dump Truck yang bersenggolan pada saat beroperasi, sehingga kaca dua Dump Truck tersebut pecah.

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Faktor yang berhubungan dengan penerapan keselamatan mengemudi pada pengemudi Dump Truck di PT. Utama Karya Infrastruktur Section I Pekanbaru-Dumai Riau Tahun 2019”.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode analitik menggunakan pendekatan *cross sectional*. Dimana dalam penelitian mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi. *Cross sectional* merupakan suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor risiko dengan efek dilakukan dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat (*point time approach*). (Notoatmodjo, 2012). Pada penelitian ini yang menjadi populasi adalah seluruh *driver Dump Truck* pada PT. Utama Karya Infrastruktur sebanyak 31 orang. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode analitik menggunakan pendekatan *cross sectional*. Penelitian dilakukan di PT. Utama Karya Infrastruktur seksi I Pekanbaru-Dumai, pada Januari-Februari 2019. adapun yang menjadi populasi dalam penelitian adalah seluruh *driver dump truck* pada PT. Utama Karya Infrastruktur sebanyak 31 orang, seluruh populasi dijadikan responden. Teknik pengumpulan data menggunakan data primer dengan menggunakan kuesioner melalui wawancara kepada responden, dan lembar observasi melalui pengamatan. Analisis data dilakukan secara univariat dan bivariate, melalui komputerisasi menggunakan uji *chi-square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

Analisis Univariat

Analisis Univariat bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian (Notoatmodjo, 2012).

1. Perilaku *Safety Driving* Pengemudi

Tabel 1
Distribusi Responden Berdasarkan Perilaku *Safety Driving* Pada Pengemudi Dumb Truck Di PT. Utama Karya Infrastruktur Section I Tahun 2019

Perilaku <i>Safety Driving</i>	Frekuensi	Persentase(%)
Berisiko	15	48.4
Kurang Berisiko	16	51.6
Jumlah	31	100.0

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan Tabel 1 diketahui bahwa terdapat selisih nilai lebih dari setengah antara pengemudi yang berisiko (48.4%) dan kurang berisiko (51.6%).

Ikut Serta Dalam Pelatihan Tentang *Safety Driving*

Tabel 2
Distribusi Responden Berdasarkan Keikutsertaan Dalam Pelatihan Tentang *Safety Driving* Pada Pengemudi Dumb Truck Di PT. Utama Karya Infrastruktur Section I Tahun 2019

Pelatihan <i>Safety Driving</i>	Frekuensi	Persentase(%)
Ya	10	32.3
Tidak	21	67.7
Jumlah	31	100.0

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 2 diketahui bahwa jumlah sampel penelitian yang menyatakan tidak mengikuti pelatihan *safety driving* berjumlah 21 Responden (67,7%).

Pengalaman Bekerja

Tabel 3
Distribusi Responden Berdasarkan Pengalaman Bekerja Pada Pengemudi Dumb Truck Di PT. Utama Karya Infrastruktur Section I Tahun 2019

Pengalaman Bekerja	Frekuensi	Persentase(%)
Berisiko	5	16.1
Kurang Berisiko	26	83.9
Jumlah	31	100.0

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 3 diketahui bahwa jumlah sampel penelitian yang menyatakan memiliki pengalaman bekerja 8 tahun keatas yang termasuk pada golongan kurang berisiko adalah sebanyak 26 orang (83,9%).

Tingkat Pendidikan

Tabel 4
Distribusi Responden Berdasarkan Dua Kategori Tingkat Pendidikan Pada Pengemudi Dumb Truck Di PT. Utama Karya Infrastruktur Section I Tahun 2019

Tingkat Pendidikan	Frekuensi	Persentase (%)
Pendidikan Dasar	7	22.6
Pendidikan Tinggi	24	77.4
Jumlah	31	100.0

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 4 diketahui bahwa jumlah sampel penelitian yang memiliki pendidikan tinggi lebih dari setengah dari pada pengemudi yang memiliki pendidikan dasar yaitu sebanyak 24 orang pengemudi (77,4%).

Kondisi Jalan

Tabel 5
Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dialami Oleh Pengemudi Dumb Truck Di PT. Utama Karya Infrastruktur Section I Tahun 2019

Kondisi Jalan	Frekuensi	Persentase (%)
Berisiko	15	48.4
Kurang Berisiko	16	51.6
Jumlah	31	100.0

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 5 diketahui bahwa jumlah sampel penelitian yang menyatakan mengalami kondisi jalan yang kurang berisiko yaitu sebanyak 16 responden (51,6%).

Kondisi Cuaca

Tabel 6
Distribusi Responden Berdasarkan Kondisi Cuaca Yang Dialami Oleh Pengemudi Dumb Truck Di PT. Utama Karya Infrastruktur Section I Tahun 2019

Kondisi Cuaca	Frekuensi	Persentase (%)
Berisiko	14	45.2
Kurang Berisiko	17	54.8
Jumlah	31	100.0

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 6 diketahui bahwa jumlah sampel penelitian yang menyatakan mengalami kondisi cuaca yang kurang berisiko yaitu sebanyak 17 responden pengemudi (54,8%).

Analisis Bivariat

Analisis bivariat merupakan analisis yang digunakan peneliti untuk mengetahui pengaruh variabel independen dan variabel dependen dan melihat bermakna atau tidaknya hubungan kedua variabel tersebut dengan uji chi-square. Pengelolaan data dilakukan dengan program komputerisasi dengan kepercayaan (Standard error) yang digunakan adalah (α) 5% (0,05) dan Bila nilai $p \text{ value} \leq \alpha$ (0,05) berarti terdapat hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen yang diteliti. Sebaliknya bila nilai $p \text{ value} > \alpha$ (0,05) berarti tidak ada hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen yang diteliti.

Hubungan Pengalaman Bekerja dengan Perilaku Safety Driving

Tabel 7
Hubungan Pengalaman Bekerja Dengan Perilaku Safety Driving di PT. Utama Karya Infrastruktur Seksi 1 Tahun 2019

Pengalaman Bekerja	Perilaku <i>Safety Driving</i>						P value	POR 95% CI
	Berisiko		Kurang Berisiko		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Berisiko	2	40.0	3	60.0	5	100	1.000	.667 (.095-4.673)
Kurang Berisiko	13	50.0	13	50.0	26	100		
Jumlah	15	48.4	16	51.6	31	100		

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan Tabel 7 diketahui bahwa dari 5 responden yang ber-pengalaman bekerja yang berisiko, terdapat 2 responden (40,0%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko. Sedangkan dari 26 responden yang pengalamannya kurang berisiko terdapat 13 responden (50,0%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P \text{ value} = 1,000 > \alpha_{0,05}$, maka, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara Pengalaman Bekerja terhadap Perilaku *Safety Driving*.

Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Perilaku Safety Driving

Tabel 8
Hubungan Antara Tingkat Pendidikan Dengan Perilaku Safety Driving Di PT. Utama Karya Infrastruktur Seksi 1 Tahun 2019

Tingkat Pendidikan	Perilaku <i>Safety Driving</i>						P <i>value</i>	POR 95% CI
	Berisiko		Kurang Berisiko		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Pendidikan Dasar	4	57.1	3	42.9	7	100	.685	1.576 (.288-8.614)
Pendidikan Tinggi	11	45.8	13	54.2	24	100		
Jumlah	15	48.4	16	51.6	31	100		

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 8 diketahui bahwa dari 7 responden yang ber-pendidikan dasar, terdapat 4 responden (57,1%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko. Sedangkan dari 24 responden yang tingkat pendidikan tinggi terdapat 13 responden (54.2%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P \text{ value} = 0,685 >$

$\alpha_{0,05}$, maka, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara Tingkat Pendidikan terhadap Perilaku *Safety Driving*.

Hubungan Antara Pelatihan Keselamatan Mengemudi (*Safety Driving*) Dengan Perilaku *Safety Driving*.

Tabel 9

Hubungan Antara Pelatihan Keselamatan Mengemudi (*Safety Driving*) Dengan Perilaku *Safety Driving* Di PT. Hutama Karya Infrastruktur Seksi 1 Tahun 2019

Hubungan Rata-rata Infrastruktur dan Seksi 1 Tahun 2019								
Pelatihan <i>Safety Driving</i>	Perilaku <i>Safety Driving</i>						P <i>value</i>	POR 95% CI
	Berisiko		Kurang Berisiko		Total			
	n	%	n	%	n	%		
	Ya	6	60.0	4	40.0	10		
Tidak	9	42.9	12	57.1	21	100	.458	(.432- 9.256)
Jumlah	15	48.4	16	51.6	31	100		

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 9 diketahui bahwa dari 10 responden yang ikut pelatihan *safety driving*, terdapat 6 responden (60.0%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko. Sedangkan dari 21 responden yang tidak mengikuti pelatihan *safety driving* terdapat 12 responden (57.1%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\text{ value} = 0,458 > \alpha_{0,05}$, maka, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara mengikuti pelatihan *safety driving* terhadap Perilaku *Safety Driving*.

Hubungan Antara Kondisi Jalan Dengan Perilaku *Safety Driving*.

Tabel 10

Hubungan Antara Kondisi Jalan Dengan Perilaku *Safety Driving* Di PT. Hutama Karya Infrastruktur Seksi 1 Tahun 2019

Kondisi Jalan Dengan Perilaku <i>Safety Driving</i> DPT 1. Halaman Rujukan ini tidak dapat diakses								
Kondisi Jalan	Perilaku <i>Safety Driving</i>						P value	POR 95% CI
	Berisiko		Kurang Berisiko		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Berisiko	13	86,7	2	13,3	15	100	0,000	45.500 (5.570-371.680)
Kurang Berisiko	2	12,5	14	87,5	16	100		
Jumlah	15	48,4	16	51,6	31	100		

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 10 diketahui bahwa dari 15 responden yang mengalami Kondisi Jalan yang berisiko, terdapat 13 responden (86,7%) dengan perilaku *safety driving* yang Berisiko. Sedangkan dari 16 responden yang mengalami Kondisi Jalan yang Kurang Berisiko terdapat 14 responden (87,5%) dengan perilaku *safety driving* yang Kurang Berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\text{ value} = 0,000 < \alpha_{0,05}$, maka, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara kondisi jalan yang dialami pengemudi *Dumb Truck* terhadap Perilaku *Safety Driving*. Dari hasil analisis diperoleh POR (95%CI) = 45.500. Artinya Kondisi Jalanan yang berisiko, dapat dialami sebanyak 45 kali pengemudi berperilaku *safety driving* yang berisiko dibandingkan kondisi jalan yang kurang berisiko.

Hubungan Antara Kondisi Cuaca Dengan Perilaku *Safety Driving*.

Tabel 11

Hubungan Antara Kondisi Cuaca Dengan Perilaku *Safety Driving* Di PT. Hutama Karya Infrastruktur Seksi 1 Tahun 2019

Kondisi Cuaca	Perilaku <i>Safety Driving</i>						P value	POR 95% CI
	Berisiko		Kurang Berisiko		Total			
	n	%	n	%	n	%		
Berisiko	12	85.7	2	14.3	14	100	.001	28.000 (3.991-196.462)
Kurang Berisiko	3	17.6	14	82.4	17	100		
Jumlah	15	48,4	16	51,6	31	100		

(Sumber : Analisis Data Primer, 2019)

Berdasarkan tabel 11 diketahui bahwa dari 14 responden yang mengalami Kondisi Cuaca yang Berisiko, terdapat 12 responden (85,7%) dengan perilaku *safety driving* yang Berisiko. Sedangkan dari 17 responden yang mengalami Kondisi Cuaca yang Kurang Berisiko terdapat 14 responden (82,4%) dengan perilaku *safety driving* yang Kurang Berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\text{ value} = 0,001 < \alpha_{0,05}$, maka, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara kondisi cuaca yang dialami pengemudi *Dumb Truck* terhadap Perilaku *Safety Driving*. Dari hasil analisis diperoleh POR (95%CI) = 28.000. Artinya Kondisi Cuaca yang berisiko, dapat mengakibatkan sebanyak 28 kali pengemudi berperilaku *safety driving* yang berisiko dibandingkan kondisi cuaca yang kurang berisiko.

PEMBAHASAN

Analisis Univariat

Perilaku *Safety Driving*

Dari hasil penelitian yang dilakukan ditemukan pengemudi *Dumb Truck* di PT. Utama Karya Infrastruktur seksi 1 terdapat selisih nilai lebih dari setengah antara pengemudi yang berperilaku *Safety Driving* yang berisiko yaitu sebanyak 15 responden (48.4%) dan yang kurang berisiko sebanyak 16 responden (51.6%). Jadi *Safety driving* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama kegiatan mengemudi dilakukan (Adinugroho, 2014).

Oleh sebab itu pentingnya perilaku *Safety Driving* dengan baik, kegiatan mengemudi yang kurang baik pada kegiatan atau aktivitas yang dilakukan oleh responden dapat mengacu terjadinya kecelakaan lalu lintas sehingga dapat mengancam keselamatan diri si pengemudi maupun orang lain.

Hasil penelitian ini jika dibandingkan dengan penelitian Muthia Ayuningtyas, Bina Kurniawan, dan Ida Wahyuni (Mutia, Bina, & Wahyuni Ida, 2016), masih tergolong lebih rendah, Muthia Ayuningtyas, Bina Kurniawan, dan Ida Wahyuni yang menyatakan dalam penelitiannya bahwa terdapat 21 responden yang belum berperilaku *safety driving* (61,8%) dan sebanyak 13 responden telah menerapkan perilaku *safety driving* dengan baik (38,2%).

Ikut Serta Dalam Pelatihan Tentang *Safety Driving*

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan bahwa pengemudi *Dumb Truck* di PT. Utama Karya Infrastruktur seksi 1 terhadap 31 responden di peroleh jumlah sampel penelitian yang mengikuti pelatihan *safety driving* berjumlah 10 responden (32,3%) dan yang tidak mengikuti pelatihan *safety driving* berjumlah 21 Responden (67,7%).

Pelatihan *safety driving* merupakan salah satu cara yang paling penting untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas, walaupun saat ini telah banyak kendaraan yang dilengkapi berbagai macam sistem pengaman untuk mencegah terjadinya kecelakaan (Mutia et al., 2016).

Jika dibandingkan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas, Bina Kurniawan, dan Ida Wahyuni pengemudi road tank PT. Pertamina EP Asset 4 Field Cepu sebagian telah mengikuti pelatihan *safety driving* sebanyak 25 (73,5%). Sedangkan hasil penelitian yang dilakukan pada 31 responden yang merupakan pengemudi *Dumb Truck* terdapat 21 Responden yang tidak mengikuti pelatihan *safety driving* (67,7%). Yang berarti masih banyak pengemudi yang belum mengikuti pelatihan *safety driving*.

Pengalaman Bekerja

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan pengemudi *Dumb Truck* di PT. Utama Karya Infrastruktur seksi jumlah sampel penelitian yang memiliki pengalaman bekerja < dari 8 tahun yang merupakan kategori berisiko sebanyak 5 responden (16,1%) dan sebanyak 26 responden (83,9%) yang memiliki pengalaman bekerja yang kurang berisiko yaitu pengalaman bekerja yang lebih dari 8 tahun.

Pengalaman kerja merupakan tingkat penguasaan pengetahuan serta keterampilan seseorang dalam pekerjaannya yang dapat diukur dari masa kerja selama 8 tahun dan dari tingkat pengetahuan serta keterampilan yang dimilikinya (Oktarina, 2011).

Hasil penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Oktarina (Oktarina, 2011b) yaitu jumlah sampel penelitian sebanyak 65 responden ditemukan pengemudi dengan pengalaman bekerja rendah berjumlah 29 responden (44,6%) dan pengalaman bekerja tinggi berjumlah 36 responden (55,4%).

Tingkat Pendidikan

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan bahwa pengemudi *Dumb Truck* yang memiliki pendidikan dasar sebanyak 7 orang lebih sedikit (22,6%) dari pada pekerja yang memiliki pendidikan tinggi yaitu sebanyak 24 orang (77,4%).

Hamid (Hamid, 2008) mengemukakan bahwa pendidikan dapat meningkatkan kemampuan seseorang pada ranah kognitif, afektif dan psikomotorik. Ranah kognitif mencakup pengetahuan, pemahaman, dapat menerapkan, melakukan analisis, sintesis, dan mengevaluasi. Ranah afektif meliputi melakukan penerimaan, partisipasi, menentukansikap, mengorganisasi.

Hasil penelitian ini dibandingkan dengan penelitian Oktarina (Oktarina, 2011b) menyatakan bahwa jumlah sampel penelitian dengan pendidikan rendah (SD dan SMP) berjumlah 12 responden lebih sedikit (18,5%) jika dibandingkan dengan pengemudi tingkat pendidikan tinggi (SMA/Sederajat dan Akademi/Perguruan tinggi) yaitu berjumlah 53 responden (81,5%).\

Kondisi Jalan

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan pengemudi *Dumb Truck* di PT. Utama Karya Infrastruktur seksi 1 terhadap 31 responden yang merupakan pengemudi *Dumb Truck* di peroleh jumlah sampel penelitian yang menyatakan mengalami kondisi jalan yang berisiko berjumlah 15 responden (48,4%) dan responden yang menyatakan mengalami kondisi jalan yang kurang berisiko sebanyak 16 responden (51,6%).

Menurut (Pranita Sari, 2015) karakteristik jalan yang rusak, berlubang, belokan maupun licin dapat menyebabkan kecelakaan ketika pengguna atau pemakai jalan tidak berhati-hati saat mengemudikan kendaraan.

Hasil penelitian ini dibandingkan dengan penelitian dengan penelitian yang dilakukan oleh Oktarina (Oktarina, 2011b) menyatakan bahwa jumlah sampel yang menyatakan kondisi jalan buruk berjumlah 27 responden (41,5%) dan yang menyatakan kondisi jalan baik berjumlah 38 Responden (58,5%).

Kondisi Cuaca

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan pengemudi *Dumb Truck* yang menyatakan mengalami kondisi cuaca yang berisiko berjumlah 14 responden (45,2%) dan responden yang menyatakan mengalami kondisi cuaca yang kurang berisiko sebanyak 17 responden (54,8%).

Saat ini di Indonesia kondisi cuaca yang paling sering dialami ketika seseorang mengemudi adalah hujan dan kabut (Oktarina, 2011). Di negara tropis seperti Indonesia, faktor cuaca seperti hujan memiliki tingkat potensi tinggi memicu terjadinya kecelakaan, yaitu sebesar 13%. (Irwadi 2010 di dalam Oktarina, 2011) menyatakan hujan yang lebat akan membebani penghapus kaca (wiper), sehingga kaca depan selalu tertutup air.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh (Pranita Sari, 2015) distribusi responden berdasarkan kategori kondisi cuaca, sebagian besar menyatakan mengalami kondisi cuaca yang baik yaitu sebanyak 34 orang (87,2%) dan yang menyatakan mengalami kondisi cuaca yang tidak baik sebanyak 5 orang (12,8%).

Analisis Bivariat

Hubungan Pengalaman Bekerja dengan Perilaku *Safety Driving*

Dari hasil penelitian yang dilakukan ditemukan bahwa responden yang berpengalaman kerja 2 responden (40,0%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko. Sedangkan responden yang berpengalaman kerja kurang berisiko 13 responden (50.0%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai *P value* = 1,000 >

$\alpha_{0,05}$, maka H_0 diterima, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara Pengalaman Kerja terhadap Perilaku *Safety Driving*. Dari hasil analisis diperoleh POR (95%CI) = .667 Artinya Pengalaman Kerja yang berisiko 0.667 kali terhadap perilaku *Safety Driving* dibandingkan dengan pengalaman kerja yang kurang berisiko.

Masa kerja akan memberikan pengaruh positif kepada tenaga kerja, apabila pekerja mempunyai pengalaman dan keterampilan yang lebih baik setelah bekerja lama di tempat pekerja itu bekerja. Sebaliknya lamanya bekerja seseorang akan memberikan pengaruh negatif yang berarti bahwa pekerja tersebut dapat mudah terpapar oleh potensi bahaya yang ada di tempat atau lingkungan dia bekerja (Adinugroho, 2014).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Oktarina, 2011b) yang menyatakan Hasil uji *chi square* antara pengalaman bekerja dengan *safety driving* hasil analisis hubungan antara pengalaman bekerja dengan *safety driving* tidak terdapat hubungan yang signifikan karena nilai *p*-value-nya (0.612) lebih besar dari nilai α (0.05) oleh sebab itu menurut peneliti Semakin lama masa kerja seseorang tidak selalu memberi pengaruh yang positif terhadap praktik *safety driving* mereka, ini dibuktikan dengan masih di temukannya dilapangan pengemudi yang memiliki pengalaman bekerja yang baik namun masih berperilaku *safety driving* yang berisiko.

Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Perilaku *Safety Driving*

Dari hasil penelitian yang dilakukan diketahui bahwa responden yang memiliki tingkat pendidikan dasar terdapat 4 responden (57.1%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko. Sedangkan responden yang berpendidikan tinggi terdapat 13 responden (54.20%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai *P value* = 0,685 > $\alpha_{0,05}$, maka H_0 diterima, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara Tingkat Pendidikan terhadap Perilaku *Safety Driving*. Dari hasil analisis diperoleh POR (95%CI) = 1.576 Artinya Tingkat Pendidikan Dasar dapat berisiko, 1.5 kali terhadap perilaku *Safety Driving* dibandingkan dengan tingkat pendidikan tinggi.

Pendidikan dapat meningkatkan kemampuan seseorang pada ranah kognitif, afektif dan psikomotorik. Ranah kognitif mencakup pengetahuan, pemahaman, dapat menerapkan, melakukan analisis, sintesis, dan mengevaluasi. Ranah afektif meliputi melakukan penerimaan, partisipasi, menentukan sikap, mengorganisasi

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Mutia et al., 2016) berdasarkan Uji *Chi Square* yang dilakukan, diperoleh *p*-value sebesar 0,817 (>0,05) sehingga menunjukkan tidak ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada Pengemudi Road Tank PT. Pertamina EP Asset 4 Field Cepu.

Menurut peneliti pengemudi dengan tingkat pendidikannya lebih tinggi belum tentu selamanya bertindak aman dalam mengemudi, ini terbukti dari hasil fakta yang di temukan dilapangan pada saat peneliti menaiki salah satu *Dumb Truck*, pengemudi tersebut tidak selalu menerapkan perilaku keselamatan mengemudi (*Safety Driving*) dengan baik dan benar.

Hubungan Antara Pelatihan Keselamatan Mengemudi (*Safety Driving*) Dengan Perilaku *Safety Driving*.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan bahwa responden yang mengikuti pelatihan *safety driving* terdapat 6 responden (60,0%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko. Sedangkan responden yang tidak mengikuti pelatihan *Safety Driving* terdapat 12 responden (57.1%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai *P value* = .458 > $\alpha_{0,05}$, maka H_0 diterima, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara Pelatihan Keselamatan Mengemudi terhadap Perilaku *Safety Driving*. Dari hasil analisis diperoleh POR (95%CI) = 2.000 Artinya responden yang mengikuti Pelatihan keselamatan mengemudi (*Safety Driving*) dapat berisiko, 2.0 kali terhadap perilaku *Safety Driving* dibandingkan dengan yang tidak mengikuti Pelatihan *safety driving*.

Pelatihan *Safety driving* adalah kegiatan untuk mengasah kemampuan pengemudi agar dapat mengemudi dengan baik dan aman serta mampu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety*

driving merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang.

Hasil ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan (Mutia et al., 2016) hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* didapati bahwa antara variabel keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* di tunjukkan dengan nilai $p\text{-value} = 0,025$, yang berarti H_a diterima dan H_o ditolak ini menandakan bahwa antara pelatihan keselamatan mengemudi (*safety driving*) berhubungan dengan praktik *safety driving*. Namun demikian, pada saat peneliti menaiki *Dumb Truck* untuk melaksanakan penelitian masih terdapat pengemudi yang berperilaku buruk dalam perilaku *safety driving*.

Hubungan Antara Kondisi Jalan Dengan Keselamatan Mengemudi (*Safety Driving*).

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan bahwa responden yang menyatakan mengalami kondisi jalan yang berisiko terdapat 13 responden (86,7%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko. Sedangkan responden yang menyatakan mengalami kondisi jalan yang kurang berisiko terdapat 14 responden (87,5%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\text{ value} = 0.000 < \alpha_{0,05}$, maka H_o ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara Kondisi Jalan terhadap Perilaku *Safety Driving*. Dari hasil analisis diperoleh POR (95%CI) = 45.500. Artinya Kondisi Jalanan yang berisiko, dapat dialami sebanyak 45 kali pengemudi berperilaku *safety driving* yang berisiko, dibandingkan kondisi jalan yang kurang berisiko.

Kebanyakan pengemudi cenderung untuk menghindari lubang yang ada di jalanan dari pada melewatinya. Namun pada kenyataannya, pengemudi masih saja ada yang tidak mengurangi kecepatannya sehingga melakukan pengereman mendadak saat ingin menghindari lubang, tindakan tersebut tergolong tindakan yang tidak aman karena dapat mengakibatkan kecelakaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Mutia et al., 2016) menyatakan bahwa hasil uji rank spearman antara variabel kondisi jalan dengan praktik *safety driving* menunjukkan bahwa ada hubungan antara kondisi jalan dengan praktik *safety driving* di buktikan dengan nilai $P\text{- valuenya} = 0,001 < \alpha_{0,05}$, pada pengemudi Road Tank PT. Pertamina EP Asset 4 Field Cepu, oleh sebab itu diperlukan pengawas lapangan yang berwenang untuk menghentikan kegiatan operasi apabila ditemukan keadaan yang berbahaya pada saat mengemudi atau yang biasa disebut SWA (Stop Working Authority).

Hubungan Antara Kondisi Cuaca Dengan Keselamatan Mengemudi (*Safety Driving*)

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan bahwa responden yang menyatakan mengalami kondisi cuaca yang berisiko terdapat 12 responden (85,7%) dengan perilaku *safety driving* yang berisiko.

Sedangkan responden yang menyatakan mengalami kondisi cuaca yang kurang berisiko terdapat 14 responden (82,4%) dengan perilaku *safety driving* yang kurang berisiko. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\text{ value} = .001 < \alpha_{0,05}$, maka H_o ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara Kondisi Cuaca terhadap Perilaku *Safety Driving*. Dari hasil analisis diperoleh POR (95%CI) = 28.000. Artinya Kondisi Cuaca yang berisiko, dapat dialami sebanyak 28 kali pengemudi berperilaku *safety driving* yang berisiko, dibandingkan Kondisi Cuaca yang kurang berisiko.

Saat ini di Indonesia kondisi cuaca yang paling sering dialami ketika seseorang mengemudi adalah hujan dan kabut (Oktarina, 2011).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Oktarina, 2011a) yang menyatakan Hasil uji *chi square* antara kondisi cuaca dengan *safety driving* didapat hasil analisis hubungan antara kondisi jalan dengan *safety driving* terdapat hubungan yang signifikan karena nilai $p\text{-valuenya}$ (0.032) lebih kecil dari nilai α (0.05).

Kondisi cuaca berkabut tidak bisa dicegah dan sering dialami oleh pengemudi. Apabila perjalanan dinilai berisiko untuk dilakukan nya kegiatan operasi, tindakan yang sebaiknya dilakukan oleh para pengemudi adalah menghentikan segala kegiatan operasi pekerjaan dengan

melaporkan kondisi perjalanan tersebut kepada pengawas lapangan yang berwenang untuk melakukan SWA (Stop Working Authority).

KESIMPULAN

Literasi kesehatan lingkungan didefinisikan sebagai atribut yang melekat dan Tidak ada hubungan antara pengalaman bekerja, tingkat pendidikan dan pelatihan safety driving, terhadap perilaku safety driving pada pengemudi dump truck Di PT. Hutama Karya Infrastruktur Section I Pekanbaru-Dumai Riau Tahun 2019.

Terdapat hubungan antara kondisi jalan dan kondisi cuaca yang dialami pengemudi Dumb Truck terhadap Perilaku Safety Driving, pada Pengemudi Dump Truck Di PT. Hutama Karya Infrastruktur Section I Pekanbaru-Dumai Riau Tahun 2019.

DAFTAR PUSTAKA

Adinugroho, N. (2014). Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang.

Badan Pusat Statistik. (2017). Statistik Transportasi Darat 2016. <https://doi.org/8302004>

Badan Pusat Statistik Provinsi Riau. (2017). Data Kecelakaan Provinsi Riau.

Hamid, F. (2008). ANALISIS TINGKAT PENGETAHUAN, 5–16.

Mutia, A., Bina, K., & Wahyuni Ida. (2016). Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Road Tank Pt. Pertamina Ep Asset 4 Field Cepu. Jurnal Kesehatan Masyarakat, 4 No. 3, 504–513.

Notoatmodjo, S. (2012). Metode Penelitian Kesehatan. Jakarta: RINEKA CIPTA.

Oktarina, S. (2011a). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Grub PT. Pertamina (persero) Labuhan Deli tahun 2011.

Oktarina, S. (2011b). Faktor yang berhubungan dengan safety driving pada pengemudi mobil tanki terminal BBM medan groub PT. Pertamina (persero) labuhan deli tahun 2011.

Pranita Sari, W. (2015). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Truck Di PT. Berkat Nugraha Sinar Lestari Belawan, 29(4), 124–132. <https://doi.org/10.14062/j.issn.0454-5648.2009.07.004>

UU/NO22/2009. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan JalaN.

WHO. (2016). The Risk of Achilles or Biceps Tendon Rupture in New Statin Users: A Propensity Score-Matched Sequential Cohort Study. Drug Safety, 39, 1229–1237. https://doi.org/http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/