

PENGARUH PELATIHAN *SAFETY DRIVING* TERHADAP PENGETAHUAN DAN SIKAP SUPIR TRUK TRAILER DI PT. ERAFISTA INDAH, KABUPATEN BEKASI

Syaiful Bahri^{*}, Muhammad Zulfikar Adha

STIKes Widya Dharma Husada Tangerang, JL Pajajaran No.1, Pamulang, Kota Tangerang Selatan, 15417, Indonesia

ARTICLE INFORMATION	A B S T R A C T
<p><i>*Corresponding Author</i> Syaiful Bahri E-mail: syaifulbahri@wdh.ac.id</p>	<p><i>Based on data from the Indonesian Police Traffic Corps (Korlantas Polri) Traffic accidents in Indonesia increased 7% higher from 2015 to 2016, as well as fatalities that rose 19% from 2015 to 2016. In 2018 at PT. Erafista recorded 34 cases and in July traffic accidents have occurred three times. For that we need interventions to reduce the number of workplace accidents. In this study aims to determine the effect of safety driving training on knowledge, attitudes and implementation of operational standard operating procedures on trailer truck drivers at PT. Erafista Indah, Bekasi Regency 2019. With a quasi-experimental design with a sample of 45 trailer truck drivers at PT. Erafista Indah in 2019. The sampling technique uses total sampling. Analysis with the Wilcoxon test $\alpha < 0.05$. After the analysis found the influence of safety driving training on knowledge and attitudes at the trailer truck driver at PT. Erafista Indah, Bekasi Regency 2019 (P Value = 0,000). The researcher's suggestion is to hold a safety talk program on a periodic and scheduled basis so that they can repeat the material from the safety driving training.</i></p>
<p>Keywords: Work Safety Safety driving Safety Training Truck Trailer</p>	
<p>Kata Kunci: Keselamatan Kerja Keselamatan Berkenara Training Keselamatan Truk Trailer</p>	<p>Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia, kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia meningkat 7% dari tahun 2015 ke tahun 2016. Korban jiwa yang timbul pun meningkat 19 % dalam rentang tahun yang sama. Pada tahun 2018 di PT. Erafista tercatat terjadi 34 kasus kecelakaan lalu lintas dan pada Juli 2018 kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi tiga kali. Untuk itu perlu upaya intervensi untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan kerja. Studi ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pelatihan <i>safety driving</i> terhadap pengetahuan, sikap dan pelaksanaan standar operasional prosedur kerja pada supir truk trailer di PT. Erafista Indah, Kabupaten Bekasi 2019. Dengan desain eksperimen semu dengan jumlah sampel 45 supir truk trailer di PT. Erafista Indah tahun 2019. Teknik pengambilan sampel menggunakan total sampling. Analisis dengan uji <i>Wilcoxon</i> $\alpha < 0,05$. Hasil analisis menunjukkan adanya pengaruh pelatihan <i>safety driving</i> terhadap pengetahuan dan sikap supir truk trailer di PT. Erafista Indah, Kabupaten Bekasi 2019 (P Value = 0,000). Adapun saran peneliti adalah mengadakan program safety talk secara periodik dan terjadwal sehingga dapat mengulang materi dari pelatihan <i>safety driving</i>.</p>

PENDAHULUAN

Dewasa ini kebutuhan akan perpindahan barang sangat pesat. Apalagi didukung oleh kemajuan teknologi yang cukup memudahkan setiap orang melakukan transaksi apapun tanpa harus keluar rumah. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi setiap industri untuk selalu bisa menyediakan stok barang yang cukup untuk setiap konsumennya. Maka penting untuk setiap pelaku industri mengamankan jalur distribusinya. Pendistribusian merupakan aktivitas pemasaran yang bertujuan agar barang atau jasa yang disediakan dapat sampai pada konsumen sesuai dengan kebermanfaatannya (Tjiptono, 2008).

Suatu produk sangat jarang terjadi untuk diproduksi dan dikonsumsi dalam suatu wilayah yang sama. Apalagi produk tersebut diproduksi dalam jumlah besar dan berat maka memerlukan alat transportasi, jika jarak yang ditempuh jauh dan barang yang dikirim banyak. Transportasi adalah suatu fasilitas yang disediakan untuk memudahkan mobilisasi orang atau barang agar dipindahkan dari satu lokasi ke lokasi lainnya (Kamaluddin:2003).

Indonesia mempunyai ragam variasi alat transportasi yang mampu dimanfaatkan di area darat, udara dan laut. Transportasi darat merupakan salah satu

jenis transportasi yang sering memperoleh perhatian khusus dari pemerintah atau pengguna jasa transportasi darat itu sendiri. Pemeliharaan transportasi darat cenderung lebih mudah dibandingkan jenis transportasi lainnya. Biaya yang perlu dihabiskan oleh pengguna jasa transportasi darat pun juga tidak lebih mahal dibanding jenis transportasi laut dan udara (Soleh dkk. 2018).

Menurut Fatma (2017), rata-rata biaya logistik menyumbang sekitar 20-25% dari perumusan harga jual serta 70% dari total anggaran logistik yang bersumber dari transportasi pengangkutan barang. Selain itu risiko kecelakaan dan kerusakan barang bisa menambah biaya yang tidak sedikit.

WHO (2015) melaporkan, setiap tahun di tingkat global, sekitar 1,25 juta orang meninggal dikarenakan kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang mengalami luka berat. Berdasarkan angka tersebut, 90% insiden terjadi di negara berkembang, di mana jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Jika tidak ada solusi, maka diprediksi akan mengakibatkan insidensi hingga 25 juta korban dalam waktu 20 tahun ke depan.

Begitu juga kecelakaan lalu lintas yang kejadiannya cenderung mengalami kenaikan serta masih menjadi

problematika utama dalam aspek transportasi di Indonesia. Berdasarkan data Korps lalu lintas Polisi Republik Indonesia (Korlantas Polri) tahun 2017, kecelakaan transportasi jalan pada tahun 2015 mencapai 98.970 kasus dan meningkat sekitar 7,7% pada tahun 2016 yaitu 106.644 Kasus.

Hal ini berpengaruh pada peningkatan jumlah korban meninggal. Pada tahun 2015 tercatat 26.495 korban meninggal dunia dan meningkat sekitar 19% pada tahun 2016 yaitu 31.262 korban meninggal dunia. Sedangkan untuk jumlah korban luka berat menurun sekitar 16% yaitu 23.937 orang luka berat pada tahun 2015 dan 20.075 orang luka berat pada tahun 2016. Begitu juga dengan kerugian harta benda menurun sekitar 15% pada tahun 2015 mencapai Rp 272.318.000.000,00 (dua ratus tujuh puluh dua miliar tiga ratus delapan belas juta rupiah) dan pada tahun 2016 mencapai Rp 229.137.000.600,00 (dua ratus dua puluh Sembilan miliar seratus tiga puluh tujuh juta rupiah) (Korlantas Polri, 2017).

Berdasarkan data Polisi Daerah Jawa Barat (Polda Jabar) pada tahun 2016 telah terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 6861 kasus, dimana 1478 atau 21,5% kasus adalah kecelakaan mobil truk. Tentunya dengan kejadian kecelakaan yang tidak sedikit ini juga akan berdampak

kepada performa setiap jasa angkutan dan juga berpengaruh kepada keluarga korban (BPS, 2017).

PT. Erafista Indah sebagai salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi angkutan berupa truk trailer juga memiliki data kecelakaan yang cukup tinggi. Pada tahun 2018 telah terjadi 34 kasus yang mengakibatkan kerugian materi hingga Rp. 138.191.800 dan 1 unit truk rusak total. Pada bulan agustus 2019 saja telah terjadi 3 kasus. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas, menyebabkan kerugian yang sangat tinggi baik berupa nyawa manusia ataupun kerugian materiil (Sugiyanto, 2010). Pada tahun 2002 saja, kerugian dikarenakan kecelakaan lalu lintas di Indonesia diperkirakan mencapai Rp 41,4 triliun atau sekitar 2,91% dari nilai Produk Domestik Bruto (ADB, 2005).

Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena multifaktorial, contohnya: pelanggaran lalu lintas, tindakan tidak hati-hati pemakai jalan (pengemudi kendaraan bermotor dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca dan jarak pandang (Hermawati dan Oka, 2011). Berdasarkan penelitian Zauardi dan Suprayitno (2018), faktor yang lebih mendominasi penyebab kecelakaan di Jl. Ahmad Yani Surabaya adalah faktor manusia (kedisiplinan pengguna jalan). Sejalan dengan penelitian Farida, et al

(2019), faktor penyebab yang dominan pada kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Garut adalah faktor manusia.

Upaya promosi kesehatan yang bisa diselenggarakan dalam upaya mencegah kecelakaan adalah dengan mengadakan intervensi pendidikan kesehatan tentang *safety driving* (keselamatan berkendara). Menurut Sumardjo (1999), penyuluhan adalah rangkaian intervensi komunikasi yang dilaksanakan dalam rangka mencapai perilaku yang lebih sehat demi kesejahteraan masyarakat. Lebih lanjut, menurut Bloom (1908) yang dikutip Notoatmodjo (2007) mengutarakan bahwa unsur-unsur perilaku seseorang dapat dibagi ke dalam tiga aspek, yakni kognitif, afektif, dan psikomotor. Tiga aspek ini dapat dikembangkan lebih lanjut untuk penilaian hasil pendidikan kesehatan yaitu menjadi aspek pengetahuan, sikap dan keterampilan.

iset oleh Ayuningtyas, et al (2016) mengungkapkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pengemudi *Road Tank*. Demikian pula dengan hasil penelitian Zulkarnaen, et al (2018) yaitu terdapat hubungan antara pengetahuan, sikap dan pelatihan *safety driving* terhadap perilaku

safety driving pada pengemudi mobil *Skid Tank* (mobil pengangkut gas).

Berdasarkan penjelasan tersebut, peneliti bermaksud melakukan riset dengan pelatihan tentang *safety driving* serta menganalisis pengaruhnya terhadap pengetahuan, sikap dan pelaksanaan standar operasional prosedur kerja pada supir truk trailer di PT. Erafista Indah, Kabupaten Bekasi dalam berkendara.

METODE

Studi ini menggunakan desain *quasi experiment*. Dimana kelompok eksperimen (supir truk) menjadi kelompok yang mendapat perlakuan intervensi berupa pelatihan tentang *Safety driving*. Perilaku kelompok eksperimen diukur sebanyak dua kali, yaitu sebelum dan sesudah pelatihan (*pretest* dan *posttest*). Tujuan penelitian ini untuk melihat adanya perbedaan pengetahuan dan sikap supir truk di PT. Erafista Indah tentang *safety driving* antara sebelum dan setelah dilakukan pelatihan. Lokasi penelitian ini dilaksanakan di perusahaan jasa angkutan truk trailer PT. Erafista Indah, Kabupaten Bekasi. Supir truk trailer pada penelitian ini berjumlah 45 (empat puluh lima) orang supir. Penelitian ini dilaksanakan selama 3 (tiga) hari mulai tanggal 5 Agustus 2019 sampai dengan 7 Agustus 2019.

HASIL

Pada tahun 2011 Erafista Indah dibentuk untuk memenuhi kebutuhan transportasi dan fokus pada penyediaan jasa angkut mobil truk trailer mulai dari peti kemas ukuran 20 feet Sampai dengan 40 feet Dengan jumlah armada saat ini 37 unit mobil truk trailer. Dengan motto nya 'passion excellence' atau semangat untuk jasa yang lebih baik, pada tahun ini 2019 dibentuklah sebuah divisi baru yaitu divisi safety untuk memberi pengetahuan dan merubah sikap supir dan pekerja lainnya agar sadar akan pentingnya keselamatan dalam bekerja.

Data kecelakaan lalu lintas tahun 2018 telah terjadi kecelakaan sebanyak 34 kasus dengan 1 unit truk mengalami *Total Lost Only* (TLO) atau mengalami kerusakan diatas 75% sehingga sudah tidak dapat dioperasikan kembali. Data ini tidak pernah di analisa untuk menemukan penyebab sesungguhnya dan dijadikan pembelajaran agar kejadian serupa tidak kembali terjadi.

Berdasarkan data dua tahun tersebut peneliti menemukan kecenderungan kejadian kecelakaan terbanyak adalah karena faktor kurang hati-hati supir. Untuk itu perlu dibuatkan program untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan dengan memberikan

pelatihan *safety driving* kepada seluruh supir truk trailer di PT. Erafista Indah.

Hingga saat ini, jumlah supir yang terdaftar sebagai supir tetap berjumlah 37 (tiga puluh tujuh) orang supir dan supir cadangan berjumlah 8 (delapan) Orang supir. Dimana masing-masing supir memiliki kewajiban bekerja selama tiga minggu dan mendapatkan hak libur selama satu minggu.

Berdasarkan umur paling banyak supir truk trailer yang berumur 31 – 40 tahun yaitu sebanyak 20 orang (44%) dan paling sedikit berumur 51 – 60 tahun yaitu sebanyak 2 orang (4%). Berdasarkan Pendidikan paling banyak supir truk trailer yang berpendidikan SMP yaitu sebanyak 19 orang (42) dan paling sedikit berpendidikan SMA yaitu sebanyak 3 orang (7%).

Berdasarkan lama kerja paling banyak bekerja di PT. Erafista adalah 1-2 tahun dengan jumlah 20 orang (44%) dan paling sedikit bekerja selama 5-6 tahun sebanyak 3 orang (7%). Berdasarkan ritase supir truk trailer paling banyak adalah 21-30 ritase dengan jumlah 24 orang (53%) dan paling sedikit dengan ≤ 10 ritase dengan jumlah 3 orang (7%). Berdasarkan pengetahuan diketahui bahwa sebelum pelatihan (*pretest*), sebanyak 93% supir truk trailer memiliki pengetahuan yang

buruk. Setelah pelatihan (*posttest*), semua pengetahuan supir truk trailer menjadi baik (100 %).

Berdasarkan sikap diketahui bahwa sebelum pelatihan telah dilakukan *pretest*, sebanyak 97% supir truk trailer memiliki sikap buruk. Setelah pelatihan kemudian dilakukan *posttest*, dengan hasil semua sikap supir truk trailer menjadi baik (100 %).

Berdasarkan uji normalitas pada hasil kuesioner pengetahuan dan sikap diketahui bahwa semua variabel yang di uji mendapatkan *P-value* lebih kecil dari 0,05 sehingga semua variabel tidak normal. Dengan demikian, analisis bivariat pada penelitian ini menggunakan uji *Wilcoxon*.

Pada uji statistik *Wilcoxon* untuk hasil kuesioner sikap supir truk trailer memberikan hasil yang tidak jauh berbeda dengan uji yang sama pada hasil kuesioner pengetahuan. Bila melihat nilai Negative Rank yang semuanya 0 juga menunjukkan tidak adanya penurunan nilai antara *pretest* dan *posttest*. Untuk hasil *Positive rank* hampir sama. Aspek sikap yang dimiliki supir truk trailer mengalami peningkatan nilai (dari nilai *pre-test* ke nilai *post-test*). Rata-rata peningkatan nilai tersebut adalah sebesar 23,00, sedangkan jumlah ranking positif atau *Sum of Ranks* sebesar 1015,00. Begitu juga dengan nilai *ties* nol. Bisa

dikatakan bahwa tidak ada hasil yang sama untuk hasil kuesioner pengetahuan. Baik untuk yang *pretest* maupun yang *posttest*.

PEMBAHASAN

Dengan hasil penelitian, baik pada pengetahuan maupun sikap diperoleh *P-value* sebesar 0,000. Artinya, terdapat perbedaan pengetahuan dan sikap pada supir truk trailer antara sebelum dan setelah pelatihan. Berdasarkan hasil jawaban supir truk trailer pada kuesioner aspek pengetahuan yang dilakukan sebelum pelatihan, diketahui sebanyak 38 supir truk trailer (84%) menjawab salah pada soal tentang definisi dan tujuan K3. Sebagian besar supir truk trailer beranggapan bahwa K3 adalah upaya untuk menangani kecelakaan dan mengobati penyakit akibat kerja.

Rendahnya pengetahuan supir truk trailer tentang K3 dapat diakibatkan karena banyak faktor. Menurut Notoatmodjo (2007), salah satu tujuan dari penyelenggaraan pendidikan adalah untuk meningkatkan pengetahuan peserta didik. Artinya, tingginya tingkat pendidikan seseorang berbanding lurus dengan semakin tingginya tingkat pengetahuan seseorang. Notoatmodjo (2007) turut menjelaskan bahwa faktor umur tidak terlepas dari pengaruhnya terhadap penerimaan seseorang pada pengetahuan.

Usia yang semakin tua dapat mengindikasikan adanya pengalaman yang lebih banyak dari pada individu yang berusia lebih muda. Kemudian, dengan pengalaman yang lebih banyak tersebut dapat merefleksikan pula terhadap tingkat pengetahuan yang seharusnya juga cukup banyak. Sebanyak 44% supir truk trailer di PT. Erafista Indah berusia 31-40 tahun. Dengan demikian, mayoritas supir truk trailer di PT. Erafista Indah masih dalam usia produktif (<40 tahun) dalam menambah pengetahuan dan pengalamannya.

Dari hasil *P-value* yaitu sebesar 0,000 dapat disimpulkan bahwa pada *alpha* 5% terdapat pengaruh pelatihan yang bermakna (signifikan) terhadap perubahan pengetahuan supir truk trailer mengenai *safety driving* saat berkendara. Notoadmodjo (2007) menjelaskan, sikap adalah respon internal dari seseorang terhadap adanya stimulus. Dalam studi ini, sikap supir truk trailer adalah respon terhadap K3 tentang *safety driving*. Seperti halnya penilaian pada pengetahuan, sikap supir truk trailer juga diukur dengan menggunakan kuesioner sebanyak dua kali, yaitu sebelum dan setelah pelatihan.

Berdasarkan jawaban supir truk trailer pada *pretest* soal sikap yang dilakukan sebelum pelatihan, diketahui bahwa 34 supir truk trailer (75%) setuju

dengan pernyataan bahwa pelatihan mengenai *safety driving* bisa mempengaruhi cara berkendara supir truk trailer untuk menghindari kecelakaan. Artinya, sebagian besar supir truk trailer sudah bersikap hati-hati ketika berkendara dengan truk trailer. Namun, terdapat 28 supir truk trailer (62%) menunjukkan sikap yang salah karena memberikan jawaban setuju pada pernyataan bahwa supir truk trailer yang berpengalaman tidak perlu lagi mengikuti pelatihan *safety driving*.

Selain faktor umur dan pendidikan, faktor sikap juga berhubungan dengan *level* pengetahuan supir truk trailer itu sendiri. Notoadmodjo (2007) mengungkapkan, semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka akan semakin baik sikapnya. Berdasarkan hasil yang diperoleh, pengetahuan supir truk trailer di PT. Erafista Indah terkait K3 masih tergolong kurang.

Setelah pelatihan, dapat diketahui adanya peningkatan skor sikap supir truk trailer di PT. Erafista Indah. Berdasarkan analisis dengan menggunakan uji *wilcoxon*, dihasilkan *P-value* sebesar 0,000. Artinya, pada *alpha* 5% terdapat pengaruh pelatihan yang bermakna (signifikan) terhadap perbaikan sikap supir truk trailer terkait *safety driving*.

KESIMPULAN

Simpulan dari penelitian ini yaitu terdapat pengaruh pelatihan *safety driving* (Berkendara dengan selamat) terhadap peningkatan pengetahuan Supir Truk di PT. Erafista Indah antara sebelum dan setelah dilakukan pelatihan dan juga terdapat pengaruh pelatihan *safety driving* (Berkendara dengan selamat) terhadap sikap Supir Truk di PT. Erafista Indah antara sebelum dan setelah dilakukan pelatihan.

DAFTAR PUSTAKA

- ADB. 2005. Meningkatkan Perjuangan Melewan Kemiskinan di Asia dan Pasifik. Asian Development Bank. Diterbitkan oleh Asian Development Bank. Juni 2005.
- Ayuningtyas, et al. 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.
- Badan Pusat Statistik. 2017. Data Kecelakaan Polda Jawa Barat. Diakses dari www.bps.go.id.
- Erika Fatma, Winanda Kartika, 2017. "Penjadwalan dan Penentuan Rute Distribusi Komoditas ke Wilayah Timur Indonesia". Jurnal Optimasi Sistem Industri. Universitas Andalas.
- Farida, et al. 2019. Karakteristik Dan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Garut. Jurnal Transportasi Vol. 19 No. 2 Agustus 2019: 143?150.
- Hermawati dan Oka. 2011. Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Prof. Ida Bagus Mantra (Ruas Tohapati – Kusumba). Pekanbaru.
- Kamaluddin 2003. Ekonomi Transportasi, Ghalia Indonesia Jakarta.
- Korlantas POLRI, 2017. Data Kecelakaan di Indonesia. Jakarta: Korlantas POLRI.
- Notoatmodjo, S. 2007. Kesehatan Masyarakat Ilmu dan Seni. Jakarta : Rineka Cipta.
- Sugiyanto, 2010. Model-model Pembelajaran Inovatif. Surakarta: Yuma Pustaka.
- Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yogyakarta: Pustaka Yustisia
- WHO. World Health Statistic Report 2015. Geneva: World Health Organization; 2015.
- World health Organization. Global Status Report On Road Safety 2015.
- Zulkarnaen, et al. 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.