

BAB V

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

5.1 Sejarah Singkat Perusahaan

PT. X merupakan anak perusahaan dari PT. MEDCO Energi International Tbk, yang mengkhususkan pada penyediaan jasa terintegrasi pengeboran MIGAS dan *Geothermal*, baik yang ada di darat (*onshore*) maupun yang ada di lepas pantai (*offshore*). Perusahaan yang didirikan pada tanggal 20 Juni 1984 ini, merupakan perusahaan migas swasta di Indonesia yang mencatatkan sahamnya di PT. Bursa Efek Jakarta dengan symbol APEX.

Pada tahun 2001 MEDCO melakukan restruksi pada PT. X yaitu dengan melakukan penggabungan usaha (*merge*) dengan PT. MEDCO Antareja yang merupakan perusahaan afliasinya yang bergerak dibidang pengeboran darat terbesar di Indonesia. PT. X bertujuan untuk menciptakan suatu perusahaan jasa pengeboran migas yang terpadu (*integrated oil and drilling service company*) sehingga lebih menjadikan PT. X semakin kuat bertahan di jasa pengeboran minyak, gas dan panas bumi.

Selama dua dekade beroperasi, PT. X telah melakukan kerjasama dengan berbagai perusahaan minyak, gas dan panas bumi baik yang ada di Indonesia maupun di luar negeri yang memiliki standart international seperti: ARCO, BP, DEVON, Exxonmobile, Petrochina, HESS, LASMO, MEDCO Energi, Pertamina, Statoil, Total FinaElf, UNOCAL, dan VICO.

PT. X yang berlokasi di MEDCO building 2nd – 3rd floor, Jl. Ampera Raya, No. 20, Cilandak, Jakarta (12560), memiliki 15 armada pemboran (*rig*) yang beroperasi di darat dan di laut, yang terbagi dalam 3 district yaitu *West District*, *East District*, dan *MiddleEast District*. Dibawah ini adalah ke 16 *Rig* tersebut dan wilayah operasinya:

1. Rig #2, di Tiaka Island, Sulawesi.
2. Rig #4, di Gunung Salak, Jawa Barat.
3. Rig #5, di Jambi, Sumatra.
4. Rig #8, di Kangean, Jawa Timur.
5. Rig #9, di Nilam, Kalimantan Timur.
6. Rig #10, di Balikpapan, Kalimantan Timur.
7. Rig #11, di Bojonegoro Yard.
8. Rig #12, stacked di Bojonegoro Yard.
9. Rig #14, di Madura, Jawa Timur.
10. Rig #15, di Tarakan, Kalimantan Timur.
11. Rig #101 – Maera, di Balikpapan, Kalimantan Timur.
12. Rig #102 – Rasis, di Balikpapan, Kalimantan Timur.
13. Rig #103 – Raissa, di Balikpapan, Kalimantan Timur.
14. Rig #104 – Yani, di Balikpapan, Kalimantan Timur.
15. Rig #201 – Raniworo, di selat Phars, Iran.
16. Rig #202 – Sohanah, di selat Madura.

5.2 Visi Dan Misi

PT. X yang saat ini merupakan perusahaan swasta terbesar di Indonesia di bidang pengeboran minyak, gas dan panas bumi bertekad untuk mempertahankan kedudukan yang telah diraih. Dengan visi dan misinya, PT. X optimis dan percaya akan tetap *exist* dan bahkan akan semakin berkembang di persaingan *drilling services* di Indonesia khususnya dan diluar negeri pada umumnya.

VISI : Menjadi perusahaan kontraktor pengeboran / *drilling* yang bermutu di dunia, dengan prestasi kerja yang dicapai tanpa menimbulkan bahaya.

MISI : 1. Memberikan kepuasan seperti yang diharapkan oleh “*our stakeholder*”: yaitu para pemegang saham, *customers*, para karyawan dan masyarakat.

2. Memperkuat daya saing kita dengan terus meningkatkan keefektifan biaya.

3. Menjadikan “satu keluarga besar” sebagai falsafah bisnis dan saling berbagi.

4. Untuk memperjelas nilai kepercayaan, dedikasi dan *performance*.

5.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Dalam struktur organisasi PT. X, *presiden director* berada pada posisi paling atas dan dibawahnya terdapat garis management dan garis pelaporan langsung. Dibawah ini adalah struktur organisasi perusahaan dalam hubungannya dengan Management Kesehatan dan Keselamatan Kerja.

1. *President Director*

President director bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua aktifitas yang berlangsung di perusahaan sesuai dengan aspek kesehatan, keselamatan dan lingkungan kerja seperti yang tertera dalam kebijakan perusahaan (*company policy*), dalam rangka untuk mendukung *HSE Management System*.

2. *Chief Operating Officer*

Chief operating officer bertanggung jawab untuk mengembangkan sumber daya yang ada di perusahaan dan menyusun organisasi yang dibutuhkan untuk pelaksanaan K3 sesuai dengan persyaratan dalam kebijakan perusahaan.

3. *District Manager*

District manager bertanggung jawab terhadap pelaksanaan K3 di wilayah operasinya masing-masing.

4. *HSE Manager*

HSE manager dan *QC Manager* bertanggung jawab memberikan arahan dan melakukan koordinasi, melihat kembali dan merubahnya bila diperlukan, serta memonitor pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja. *HSE manager* juga bertanggung jawab terhadap standart suatu program, menjaga performa pelaksanaan kerja dilingkungan perusahaan serta memberikan masukan agar perusahaan dapat memenuhi persyaratan yang ditentukan oleh peraturan yang ada.

5. *VP Human Resources & General Affairs*

Bertanggung jawab terhadap personalia, pelatihan, *contract management*, *Health services* dan system informasi.

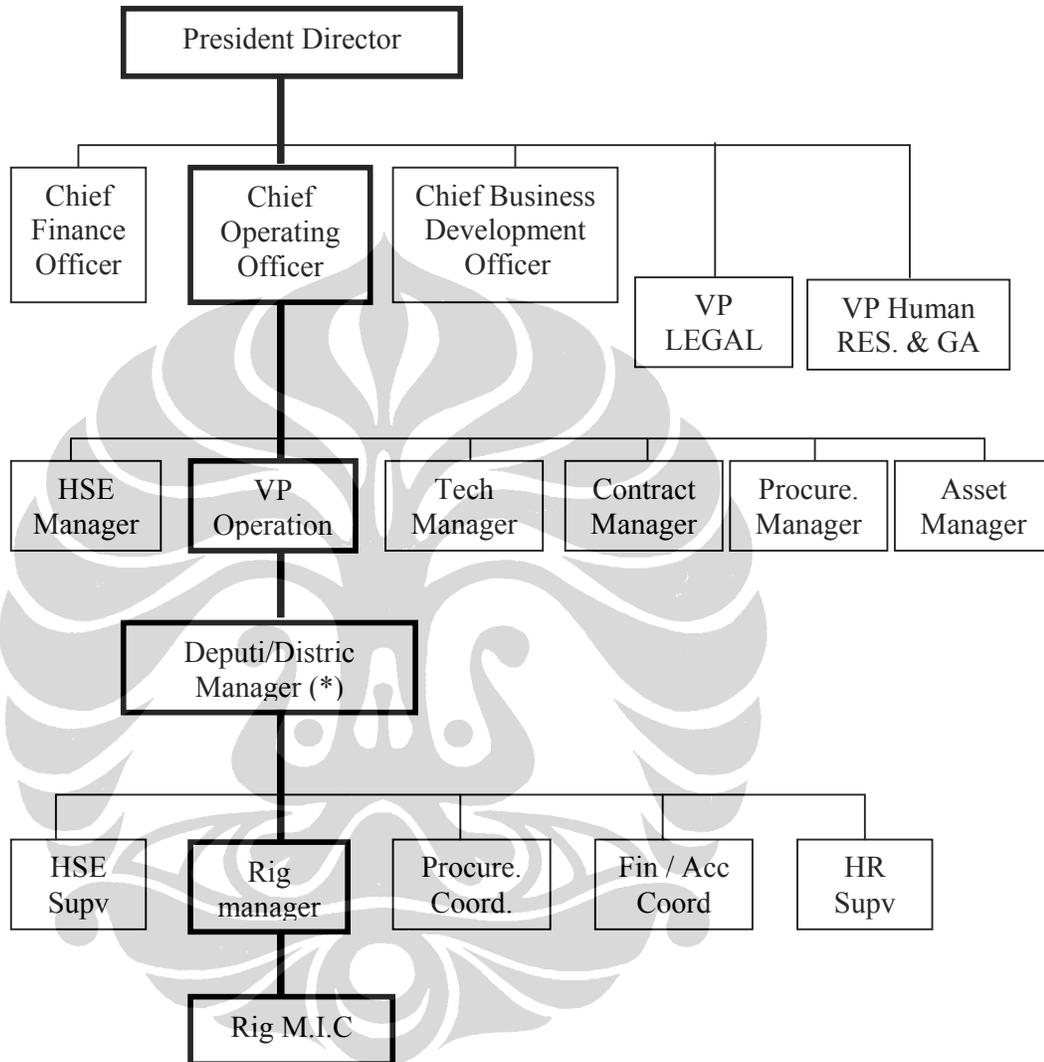
6. *Technical Manager*

Bertanggung jawab terhadap pelaksanaan System Managemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja yang diterapkan oleh *support services engineering* dan *technical support operation*. *Technical manager* juga bertanggung jawab terhadap *engineering code* dan standart.

7. *Line Management*

Line management seperti yang terlihat dalam *organization chart* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua aktivitas yang berlangsung di PT. X dalam batas pengawasan dan sesuai dengan pernyataan kebijakan perusahaan.

Gambar : 5.1
Struktur organisasi PT. X



— Line Operation Manager
— Direct Reporting

(*) This position may be combined with Deputy District Manager position in one rig / district

5.4 Sumber Daya Perusahaan

PT. X menyadari bahwa sumber daya manusia memiliki peran yang penting sebagai mitra dan aset untuk mencapai keberhasilan setiap usaha dan kegiatannya. Berkembangnya suatu perusahaan tidak terlepas dari kualitas sumber daya manusia agar dapat bekerja secara efisien, *effective* dan *productive*.

Untuk mencapai ketiga hal diatas, PT. X sangat peduli dalam merekrut dan memelihara produktivitas karyawannya. Diantaranya yaitu dengan menentukan standart pendidikan, sertifikasi bagi tenaga kerja.

Berdasarkan data yang diperoleh dari bagian *human resource*, saat ini PT. X mempekerjakan 439 karyawan yang terbagi menjadi: 342 orang sebagai tenaga kerja tetap (77,9%), 86 orang sebagai tenaga kerja asing (19,58%) dan 11 orang sebagai tenaga kerja kontrak (2,5%).

PT. X memiliki 11 sopir perusahaan yang terbagi menjadi 4 orang sebagai sopir direksi, 4 orang sebagai sopir rig manager, 2 orang sebagai sopir operasional dan 1 orang sebagai sopir khusus lokasi. Tiap sopir bertanggung jawab atas kondisi masing-masing kendaraan yang dipegang, yang meliputi *maintenance* mobil, inspeksi mobil setiap pagi, pelaporan jumlah kilometer mobil setiap dalam satu hari, dan pelaporan *claim* asuransi jika ada kejadian kecelakaan. Inspeksi mobil yang dilakukan oleh tiap pengemudi setiap paginya meliputi: pengecekan tekanan ban, pengecekan air radiator, oli, air aki, bensin, kondisi luar body mobil, fungsi lampu signal dan memanaskan mesin selama 3 menit. Namun begitu hal-hal yang berhubungan dengan *daily check list* dan *maintenance report* (penggantian ban secara regular, oli dan lain-lain) belum terdokumentasi dengan baik dan sistematis.

PT. X memiliki 28 mobil yang digunakan untuk kegiatan perusahaan, yang terbagi menjadi 6 buah mobil perusahaan PT. X Jakarta, 22 buah mobil sewaan (*rent car*). Adapun spesifikasi mobil yang dioperasikan oleh setiap sopir adalah sebagai berikut:

Tabel 5.1
Spesifikasi mobil yang dioperasikan oleh sopir PT. X

No	Type Mobil & Warna	CC	Year	Bahan Bakar	Keterangan
1	BMW 735i Hitam metalik	3500	1997	Pertamax	PT. X Car
2	BMW X5 3.0	2979	2003	Pertamax	PT. X Car
3	Merc.Benz C240 AT Abu-abu muda metalik	2579	2001	Pertamax	PT. X Car
4	Peugeot 406 ST, AT Biru metalik	1997	2001	Pertamax	PT. X Car
5	T.Kijang LGX Biru metalik	1800	1998	Premium	PT. X Car
6	Taruna	1500	2000	Premium	PT. X Car
7	T.Innova G Biru metalik	2000	2005	Premium	Rent Car
8	T.Innova G Kuning metalik	2000	2005	Premium	Rent Car
9	T.Innova G Silver metalik	2000	2005	Premium	Rent Car
10	T.Innova G Silver metalik	2000	2005	Premium	Rent Car
11	T.Kijang LGX EFI 1.8 M/T Silver metalik	1800	2004	Premium	Rent Car

Sumber: GA Department 2007

Menurut informasi yang didapatkan dari *Department General Affair*, menyatakan bahwa tidak pernah terjadi kasus kecelakaan (*accident*) yang melibatkan mobil perusahaan. Namun begitu beberapa kasus *incident* yang terjadi, langsung dilakukan *claim* asuransi ke perusahaan yang bersangkutan dan sampai saat ini

semua yang berhubungan dengan klaim asuransi tersebut (*record*) belum terdokumentasi dengan sistematis (*insurance claim report*).

5.5 Journey Management Policy

5.5.1 Tujuan dan Ruang Lingkup

Kebijakan mengenai management perjalanan (*journey management*) dibuat dengan tujuan sebagai pedoman atau acuan untuk mengatasi risiko yang kemungkinan akan terjadi selama melakukan aktivitas atau kegiatan operasional yang berkaitan dengan transportasi di jalan. Diharapkan kebijakan management perjalanan ini dapat mencegah terjadinya kecelakaan dan cedera pada karyawan serta kontraktor dan dapat melindungi aset perusahaan.

Kebijakan mengenai management perjalanan ini berlaku bagi semua pekerjaan yang berhubungan dengan transportasi di jalan, yang meliputi:

- a. Semua kendaraan perusahaan dan rental (*contractor vehicle*), dan pengemudi (yang berada dalam tanggung jawab perusahaan) yang beroperasi di tempat atau area *client*.
- b. Semua kendaraan perusahaan dan rental (*contractor vehicle*), dan pengemudi (yang berada dalam tanggung jawab perusahaan) yang beroperasi di jalan-jalan raya (*public road*) dan tempat umum yang berhubungan dengan kegiatan perusahaan.
- c. Semua kegiatan transportasi termasuk karyawan dan pengangkutan pemindahan yang berhubungan dengan aktivitas rig.

5.5.2 Pencegahan Bahaya Transportasi

Dibawah ini adalah tindakan pencegahan secara umum yang perlu dilakukan untuk menghindari terjadinya bahaya selama melakukan perjalanan:

a. Eliminasi (*elimination*)

Setiap perjalanan yang berkaitan dengan aktivitas atau pekerjaan kantor harus atas persetujuan *Person In Charge* (PIC). PIC harus menilai perlu tidaknya perjalanan tersebut dengan mempertimbangkan risiko yang mungkin akan terjadi, bahkan jika perlu PIC bisa menunda atau membatalkan perjalanan tersebut.

b. Mengganti (*substitution*)

Penggantian dilakukan setelah dilakukan penilaian dan mempertimbangkan risiko yang mungkin terjadi sebelum perjalanan, yang meliputi perubahan jadwal perjalanan, penggunaan kendaraan, pengemudi, penumpang, dan rute perjalanan.

c. Pengontrolan secara engineering (*control by engineering measures*)

Perawatan kendaraan dan inspeksi kendaraan sebelum digunakan merupakan pengontrolan yang harus dilakukan. Pengontrolan ini harus didokumentasikan dan disimpan dengan benar.

d. Pengontrolan secara administrasi (*control by administrative measures*)

Pengontrolan secara administrative dilakukan dengan cara menerapkan semua aspek yang berkaitan dengan peraturan *journey management*.

e. Pengontrolan dengan PPE (*control by PPE*)

Tersedianya fasilitas peralatan keselamatan seperti *seatbelts*, *airbags* dan peralatan keselamatan lainnya (jika diperlukan) yang harus digunakan selama dalam perjalanan.

5.5.3 Peraturan Transportasi

a. Pencatatan dan persetujuan perjalanan

Setiap perjalanan yang berhubungan dengan aktifitas perusahaan harus dicatat dalam *vehicle travel record* (catatan perjalanan kendaraan) dan perjalanan harus dengan persetujuan dari PIC.

Pencatatan dan persetujuan dari setiap lokasi merupakan tanggung jawab dari personel sebagai berikut:

Tabel: 5.2
Pencatatan dan persetujuan dari tiap lokasi

Lokasi	PIC (Approval by)	Journey record
Rig		
- rig site / rig move	Rig Superintendent	Radio operator / HSE officer
- rig mobilitation	Truck Pusher	Radio operator / HSE officer
Yard	Yard manager / truck pusher	Yard medic / clerck
Kantor atau <i>office</i>	Masing-masing manager	General affair staff

Tabel: 5.3
Pencatatan vehicle travel report form

Jenis kolom	Keterangan
Tanggal	Tanggal perjalanan dilakukan
Tujuan	Tujuan perjalanan
No kendaraan	Plat nomor kendaraan yang digunakan
Waktu keberangkatan	Jam berangkat untuk perjalanan tersebut
KM keberangkatan	KM yang terbaca sebelum berangkat
Waktu kedatangan	Jam sampai ditujuan (akhir dari perjalanan, tuliskan tanggal jika pada hari yang berbeda)
KM kedatangan	KM yang terbaca setelah perjalanan
Jumlah penumpang	Tidak termasuk pengemudi
Alasan perjalanan	Pilih "C", "M", "RM", atau "O" sesuai deskripsi yang ada di form
Persetujuan	Persetujuan dari PIC

b. Pelatihan dan kualifikasi pengemudi

Perusahaan menetapkan kualifikasi yang harus dimiliki oleh seorang pengemudi yaitu: memiliki surat ijin mengemudi (SIM), terlatih dan memiliki kemampuan untuk mengoperasikan kendaraan dengan baik. Semua pengemudi yang bekerja untuk kepentingan perusahaan harus mendapatkan pelatihan mengenai safety driving dan harus diperbaharui setiap 2 tahun sekali.

Adapun pelatihan mengenai *safety driving* harus meliputi hal-hal dibawah ini:

- 1) Teknik *safety driving*.
- 2) Teknik manajemen perjalanan.
- 3) Manajemen kewaspadaan dan kelelahan.
- 4) Efek penggunaan obat dan zat terlarang.
- 5) Sistem pengendalian kendaraan dan peralatan keselamatan.
- 6) Pengecekan sebelum perjalanan dan posisi duduk yang tepat.
- 7) Pengkajian keahlian dan perilaku mengemudi.
- 8) Penjelasan mengemudi.

c. Standar keselamatan kendaraan

Semua kendaraan baik yang milik perusahaan sendiri maupun kendaraan rental yang digunakan untuk kepentingan operasional perusahaan harus memenuhi standar minimum sebagai berikut:

- 1) Sabuk pengaman, baik di depan dan untuk semua penumpang.
- 2) Sandaran kepala.
- 3) *Dashboard* penyekat.
- 4) *Heater* dan *defroster* (jika diperlukan).
- 5) Lampu belakang.
- 6) *Direction turn signal*.
- 7) Sistem lampu darurat.
- 8) Ban cadangan dan *jumper / jack*.
- 9) *Windshield wiper* dan *washers*.
- 10) Kaca spion dalam.

11) Dua kaca spion di luar.

12) *Emergency parking break*.

13) *First aid kit*.

14) 1 segitiga emergency.

15) *Fire extinguisher* (ukuran kecil).

16) 2 jaket dengan reflective (digunakan driver saat emergency stop).

d. Peraturan keselamatan pengemudi

1) PT. X menetapkan bahwa setiap kendaraan yang digunakan untuk kepentingan perusahaan harus dilakukan inspeksi setiap harinya oleh masing-masing pengemudi yang bertanggung jawab terhadap kendaraan tersebut.

2) Pengemudi tidak diperbolehkan untuk berinisiatif atau menjawab telephone genggam saat mengemudi kecuali jika menggunakan *hands free device* yang sesuai. Jika bermaksud untuk menjawab panggilan telephone atau radio, driver harus menghentikan kendaraan dan menepi pada posisi yang aman.

3) Pengemudi tidak diperbolehkan mengemudikan kendaraan setelah minum minuman beralkohol, obat-obatan, narkotik dan obat lainnya yang bisa mempengaruhi keselamatan dalam mengemudi.

4) Pengemudi harus mematuhi batas kecepatan yang telah ditentukan oleh perusahaan (atau sesuai dengan peraturan jalan raya yang berlaku), dan menyesuaikan kecepatan kendaraan sesuai dengan kondisi (cuaca, lalu lintas macet, dll). Adapun batas kecepatan kendaraan yang ditetapkan oleh perusahaan adalah sebagai berikut:

Tabel: 5.4

Batas kecepatan yang direkomendasikan oleh perusahaan sesuai dengan kondisi jalan

Tipe jalan	Maximum kecepatan
Jalan diperumahan	30 km/jam
Jalan diperkampungan	30 km/jam
Off road (berlumpur, berpasir, berbatu)	40 km/jam
Build up area	50 km/jam
Jalan beraspal di dalam kota	60 km/jam
Jalan beraspal di luar kota	70 km/jam
Jalan tol	100 km/jam



BAB VI

HASIL PENELITIAN

Pengambilan data primer dilakukan dengan memberikan kuesioner yang dilakukan dalam 1 minggu yaitu dari tanggal 2 – 8 juni 2008, sedangkan pengambilan data sekunder sudah dilakukan saat bulan may sampai pengambilan data primer selesai dilakukan.

6.1 Karakteristik Responden

Tabel 6.1 di bawah ini merupakan data responden berdasarkan data aktual menurut umur, pengalaman mengemudi, lama mengemudi di perusahaan dan latar belakang pekerjaan sebelumnya.

Tabel: 6.1

Data responden menurut umur, pengalaman mengemudi, lama mengemudi di perusahaan dan pekerjaan sebelumnya

Responden	Umur	Pengalaman mengemudi	Lama mengemudi di perusahaan	Pekerjaan sebelumnya
1	34 th	12 th	7 th	Sopir perusahaan
2	28 th	8 th	4 th	Sopir perusahaan
3	41 th	15 th	9 th	Sopir pribadi
4	31 th	10 th	5 th	Sopir perusahaan
5	37 th	15 th	6 th	Sopir pribadi
6	39 th	14 th	6 th	Sopir pribadi
7	40 th	13 th	8 th	Sopir perusahaan
8	45 th	21 th	10 th	Sopir pribadi
9	39 th	12 th	6 th	Sopir perusahaan
10	40 th	13 th	7 th	Sopir perusahaan
11	43 th	19 th	7 th	Sopir perusahaan

Berdasarkan tabel di atas tampak bahwa umur responden yang paling muda adalah 28 tahun dan yang tertua adalah 45 tahun. Sedangkan menurut pengalaman mengemudi, tampak bahwa semua pengemudi perusahaan memiliki pengalaman mengemudi yang cukup lama, dimana paling sedikit adalah 8 tahun dan yang terlama adalah 21 tahun. Lama bekerja di perusahaan tersebut paling sedikit 4 tahun dan yang terlama adalah 10 tahun. Dari 11 pengemudi yang ada, sebanyak 7 (63,63%) responden memiliki latar belakang pekerjaan sebelumnya sebagai sopir perusahaan dan sebanyak 4 (36,36%) responden memiliki latar belakang pekerjaan sebelumnya sebagai sopir pribadi.

Tabel: 6.2
Distribusi responden berdasarkan tanggung jawab pekerjaan

Tanggung jawab perusahaan	Jumlah	Persentase
Pengemudi direksi	4	36,36%
Pengemudi rig manager	4	36,36%
Pengemudi operasional	2	18,19%
Pengemudi lokasi	1	9,09%
Jumlah	11	100%

PT. X memiliki 11 responden yang bekerja sebagai pengemudi yang terbagi menjadi 4 responden sebagai pengemudi direksi, 4 responden sebagai pengemudi rig manager, 2 responden sebagai pengemudi operasional dan 1 responden sebagai pengemudi khusus lokasi yang akan ditempatkan pada lokasi tertentu.

Gambaran distribusi responden berdasarkan karakteristik responden yaitu golongan umur, pendidikan, pengalaman mengemudi, dan pelatihan, berdasarkan tingkat pengetahuan mengenai *safety driving* yaitu cara mengemudi yang aman.

a. Umur

Tabel: 6.3
Distribusi responden berdasarkan golongan umur

Golongan umur	Jumlah	Persentase
<30 tahun	1	9,09%
30 – 40 tahun	7	63,63%
>40 tahun	3	27,27%
Jumlah total	11	100%

Dari tabel 6.3 tampak bahwa dari 11 responden terdapat 1 responden (9,09%) yang berusia <30 tahun, 7 responden (63,63%) yang berusia 30 – 40 tahun dan 3 responden (27,27%) yang berusia lebih dari 40 tahun.

b. Pendidikan

Tabel: 6.4
Distribusi responden berdasarkan tingkat pendidikan

Tingkat pendidikan	Jumlah	Persentase
SD	0	0%
SMP	0	0%
SMA	11	100%
Jumlah total	11	100%

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa sebagian besar dan bahkan semua pendidikan responden adalah SMA yaitu sebanyak 11 responden (100%).

c. Pengalaman mengemudi

Tabel: 6.5
Distribusi responden berdasarkan pengalaman mengemudi

Pengalaman mengemudi	Jumlah	Persentase
<10 tahun	1	9,09%
10 – 20 tahun	9	81,81%
>20 tahun	1	9,09%
Jumlah total	11	100%

Hampir semua responden sudah sangat berpengalaman dalam mengemudi. Hal ini terlihat dalam tabel 6.5, dimana terdapat 1 responden (9,09%) yang berpengalaman kurang dari 10 tahun, 9 responden (81,81%) yang berpengalaman antara 10 - 20 tahun, dan 1 responden (9,09%) yang berpengalaman lebih dari 20 tahun.

d. Pelatihan *safety driving*

Tabel: 6.6
Distribusi responden berdasarkan pelatihan *safety driving*

Pelatihan <i>safety driving</i>	Jumlah	Persentase
Sudah mendapat pelatihan	11	11%
Belum mendapat pelatihan	0	0%
Jumlah total	11	100%

Berdasarkan tabel di atas, tampak bahwa semua pengemudi perusahaan sudah mendapatkan pelatihan *safety driving*, namun pelatihan terakhir diadakan pada tahun

2003, oleh karena itu penulis ingin *refresh* kembali tingkat pengetahuan responden mengenai *safety driving*.

6.2 Tingkat Pengetahuan *Safety Driving* Responden

Tabel 6.7 di bawah ini menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan responden di PT. X mengenai *safety driving* sudah sangat baik. Hal ini terlihat dari 11 responden yang ada, terdapat 1 responden (9,09%) yang memiliki tingkat pengetahuan yang cukup dan 10 responden (90,9%) yang memiliki tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai *safety driving*.

Tabel: 6.7
Distribusi responden berdasarkan tingkat pengetahuan mengenai *safety driving*

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	0	0%
Cukup	1	9,09%
Tinggi	10	90,9%
Jumlah total	11	100%

Berdasarkan 37 pertanyaan mengenai tingkat pengetahuan seperti yang terlihat pada tabel 6.8 di bawah ini, dan setelah dilakukan *interview* secara mendalam kepada setiap pengemudi terhadap pertanyaan-pertanyaan tersebut, maka didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel: 6.8
Hasil responden terhadap pertanyaan mengenai tingkat pengetahuan *safety driving*

Responden	Betul	Salah	Tingkat pengetahuan
1	23	14	Cukup
2	27	10	Tinggi

Responden	Betul	Salah	Tingkat pengetahuan
3	27	10	Tinggi
4	32	5	Tinggi
5	33	4	Tinggi
6	26	11	Tinggi
7	33	4	Tinggi
8	35	2	Tinggi
9	33	4	Tinggi
10	36	1	Tinggi
11	33	4	Tinggi

6.2.1 Perilaku berlalu lintas

Tabel: 6.9

Distribusi responden mengenai pengetahuan perilaku berlalu lintas

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	2	18,18%
Tinggi	9	81,81%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa 2 responden (18,18%) memiliki tingkat pengetahuan rendah mengenai perilaku berlalu lintas dan 9 responden (81,81%) memiliki tingkat pengetahuan tinggi mengenai perilaku berlalu lintas.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan oleh pengemudi mengenai perilaku berlalu lintas, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.10

Indikator pengetahuan responden mengenai perilaku berlalu lintas

Perilaku berlalu lintas	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Pandangan saat mengemudi harus selalu memperhatikan situasi sekitar	10	90,9%	1	9,09%

Perilaku berlalu lintas	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Mengemudi terlalu kencang penyebab hilangnya kontrol kendaraan	9	81,81%	2	18,18%
Pengaruh alkohol saat mengemudi	6	54,54%	5	45,45%
Tidak menerobos lampu merah saat tidak ada kendaraan dari arah lain	11	100%	0	0%
Tidak mengemudi sambil menelephone	7	63,63%	4	36,36%
Tidak memegang kemudi dengan satu tangan	10	90,9%	1	9,09%
Tidak merubah gaya mengemudi saat berada di kawasan yang banyak polisinya	8	72,72%	3	27,27%
Tidak mendengarkan musik sambil mengemudi karena dapat menggangu konsentrasi saat mengemudi	9	81,81%	2	18,18%
Tidak mengemudikan mobil dengan kecepatan tinggi saat jalanan sepi	8	72,72%	3	27,27%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki tingkat pengetahuan yang rendah mengenai: pengaruh alkohol saat mengemudi 5 responden

(45,45%) menjawab dengan salah dan mengemudi sambil menelphone 4 responden (36,36) menjawab dengan salah.

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai: tidak menerobos lampu merah saat tidak ada kendaraan lain dijawab dengan benar oleh 11 responden (100%), pandangan saat mengemudi harus mengamati situasi sekitar dijawab dengan benar oleh 10 responden (90,9%) dan tidak memegang kemudi dengan satu tangan dijawab dengan benar oleh 10 responden (90,9%).

6.2.2 Tata cara sebelum mengemudi

Tabel: 6.11

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	0	0%
Tinggi	11	100%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa 11 responden (100%) mempunyai tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara sebelum mengemudi.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan oleh pengemudi sebelum mengemudi kendaraan, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.12

Tata cara sebelum mengemudi	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Tidak memanaskan kendaraan 20 menit sebelum digunakan karena terlalu lama yang mengakibatkan boros bahan bakar dan polusi udara	9	81,81%	2	18,18%

Tata cara sebelum mengemudi	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Pengukuran tekanan ban dalam keadaan dingin	9	81,81%	2	18,18%
Harus tetap membawa ban cadangan dan tool kit walaupun mobil penuh dengan barang	10	90,9%	1	9,09%
Harus memakai sabuk pengaman walaupun jarak tempuh yang tidak jauh	11	100%	0	0%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hampir semua responden dapat menjawab dengan benar sehingga dikategorikan bahwa 11 responden (100%) memiliki tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai: memanaskan kendaraan, pengukuran tekanan ban, harus tetap membawa ban cadangan dan tool kit walaupun mobil penuh barang dan harus selalu memakai sabuk pengaman saat mengemudi.

6.2.3 Penggunaan jalur jalan

Tabel: 6.13

Distribusi pengetahuan responden mengenai penggunaan jalur jalan		
Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	2	18,18%
Tinggi	9	81,81%

Berdasarkan tabel di atas diketahui 2 responden (18,18%) mempunyai tingkat pengetahuan rendah mengenai penggunaan jalur jalan dan 9 responden (81,81%) mempunyai tingkat pengetahuan tinggi mengenai penggunaan jalur jalan.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan oleh pengemudi dalam penggunaan jalur jalan, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.14

Indikator pengetahuan responden mengenai penggunaan jalur jalan				
Penggunaan jalur jalan	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Saat ada kendaraan ingin pindah jalur ke kiri dan memberikan signal, anda dapat memberikan kesempatan pada mobil tersebut	10	90,9%	1	9.09%
Tidak menyalip kendaraan lain dengan menggunakan bahu jalan (sisi kiri jalan)	6	54,54%	5	45,45%
Mengemudi di jalur sebelah kiri	7	63,63%	4	36,36%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan rendah mengenai: menyalip kendaraan lain dengan menggunakan bahu jalan (sisi kiri jalan) 5 responden (45,45%) menjawab salah dan mengemudi di jalur sebelah kiri 4 responden (36,36%) menjawab salah.

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan tinggi mengenai: memberikan kesempatan pada mobil yang ingin pindah jalur dan memberikan signal 10 responden (90,9%) menjawab dengan benar.

6.2.4 Tata cara melewati kendaraan lain

Tabel: 6.15

Distribusi pengetahuan responden mengenai tata cara melewati kendaraan lain

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	0	0%
Tinggi	11	100%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa 11 responden (100%) mempunyai tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara melewati kendaraan lain.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan oleh pengemudi dalam tata cara melewati kendaraan lain, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.16

Indikator pengetahuan responden mengenai tata cara melewati kendaraan lain

Tata cara melewati kendaraan lain	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Memberikan signal saat akan melewati mobil di depan anda	11	100%	0	0%
Tidak melewati mobil di depan anda pada saat mobil anda sudah berada dekat di persimpangan	10	90,9%	1	9,09%
Sebelum melewati kendaraan lain anda harus memastikan situasi lalu lintas aman	11	100%	0	0%
Tidak mencoba untuk melewati mobil di depan anda ketika mobil dari arah berlawanan sudah berada dalam jarak yang dekat	11	100%	0	0%

Berdasarkan tabel di atas diketahui hampir semua responden menjawab dengan benar, sehingga dikategorikan 11 responden (100%) memiliki tingkat pengetahuan tinggi mengenai: memberikan signal saat akan melewati mobil lain, tidak melewati mobil di depan anda saat berada dekat dengan persimpangan, memastikan situasi lalu lintas saat ingin melewati kendaraan lain, tidak melewati kendaraan lain saat mobil dari arah lain sudah berada dalam jarak yang dekat.

6.2.5 Tata cara berpapasan dengan kendaraan lain

Tabel: 6.17

Distribusi pengetahuan responden mengenai tata cara berpapasan dengan kendaraan lain

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	2	18,18%
Tinggi	9	81,81%

Berdasarkan tabel di atas diketahui 2 responden (18,18%) mempunyai pengetahuan yang rendah mengenai tata cara berpapasan dengan kendaraan lain dan 9 responden (81,81%) mempunyai pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara berpapasan dengan kendaraan lain.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan pengemudi dalam tata cara berpapasan dengan kendaraan lain, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.18
 Indikator pengetahuan responden mengenai tata cara berpapasan dengan kendaraan lain

Tata cara berpapasan dengan kendaraan lain	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Pada jalan tanjakan atau menurun dan berpapasan, pengemudi yang arahnya turun harus memberikan kesempatan jalan kepada yang menanjak	9	81,81%	2	18,18%
Saat kondisi jalan gelap, anda tidak boleh menyalakan lampu jauh karena ada kendaraan lain dari arah berlawanan yang dapat mengganggu lampu mobil anda	8	72,72%	3	27,27%
Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah, harus memberikan ruang gerak yang cukup disebelah kanan kendaraan	10	90,9%	1	9,09%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan rendah mengenai: saat kondisi jalan gelap tetap menyalakan lampu jauh walaupun ada kendaraan lain dari arah berlawanan 3 responden (27,27%) menjawab salah, dan pada jalan tanjakan atau menurun berpapasan, pengemudi yang arahnya turun harus memberikan kesempatan jalan kepada yang menanjak 2 responden (18,18%) menjawab salah.

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan tinggi mengenai: pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah harus memberikan ruang gerak yang cukup disebelah kanan kendaraan 10 responden (90,9%) menjawab benar.

6.2.6 Tata cara membelok

Tabel: 6.19
Distribusi pengetahuan responden mengenai tata cara membelok

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	0	0%
Tinggi	11	100%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa 11 responden (100%) mempunyai pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara membelok.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan pengemudi mengenai tata cara membelok, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.20
Indikator pengetahuan responden mengenai tata cara membelok

Tata cara membelok	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Posisi roda mobil saat menunggu akan belok dipersimpangan	6	54,54%	5	45,45%
Belok kiri tidak boleh langsung pada setiap persimpangan, tergantung dari rambu-rambu pada persimpangan tersebut	10	90,9%	1	9,09%

Tata cara membelok	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Saat ingin pindah jalur harus mengamati situasi lalu lintas serta memberikan isyarat dan signal	11	100%	0	0%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hampir semua responden menjawab dengan benar, sehingga dikategorikan 11 responden (100%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai: posisi roda mobil saat menunggu akan belok dipersimpangan, belok kiri tidak boleh langsung pada setiap persimpangan tergantung rambu-rambu yang ada di persimpangan, saat ingin pindah jalur harus mengamati situasi lalu lintas serta memberikan isyarat dan signal.

6.2.7 Tata cara memperlambat kendaraan

Tabel: 6.21

Distribusi pengetahuan responden mengenai tata cara memperlambat kendaraan

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	1	9,09%
Tinggi	10	90,9%

Berdasarkan tabel di atas diketahui 1 responden (9,09%) mempunyai pengetahuan yang rendah mengenai tata cara memperlambat kendaraan dan 10 responden (90,9%) mempunyai pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara memperlambat kendaraan.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan pengemudi mengenai tata cara memperlambat kendaraan, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.22

Indikator pengetahuan responden mengenai tata cara memperlambat kendaraan						
Tata cara memperlambat kendaraan	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase		
Manfaat “Anti Lock Brake System” (ABS)	8	72,72%	3	27,27%		
Saat ingin memperlambat kendaraan harus mengamati situasi lalu lintas sekitar	11	100%	0	0%		
Saat handphone berbunyi dan ingin menjawabnya maka anda miring ke bahu jalan dan harus memperhatikan situasi sekitar aman	10	90,9%	1	9,09%		

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan rendah mengenai: manfaat “Anti Lock Brake System” (ABS) 3 responden (27,27%) menjawab salah.

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan tinggi mengenai: saat handphone berbunyi dan ingin menjawabnya maka anda miring ke bahu jalan dan harus memperhatikan situasi sekitar aman 10 responden (90,9%) menjawab dengan benar dan saat ingin memperlambat kendaraan harus mengamati situasi lalu lintas sekitar 11 responden (100%) menjawab dengan benar.

6.2.8 Jarak aman berkendara

Tabel: 6.23

Distribusi pengetahuan responden mengenai jarak aman berkendara		
Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	3	27,27%
Tinggi	8	72,72%

Berdasarkan tabel di atas diketahui 3 responden (27,27%) mempunyai pengetahuan yang rendah mengenai jarak aman berkendara dan 8 responden (72,72%) mempunyai pengetahuan yang tinggi mengenai jarak aman berkendara.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan pengemudi mengenai jarak aman berkendara, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.24

Distribusi pengetahuan responden mengenai jarak aman berkendara				
Jarak aman berkendara	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Jika kecepatan berkendara anda 60 km/jam maka jarak aman anda lakukan adalah 60 m dengan jarak mobil didepan anda	10	90,9%	1	9,09%
Setiap anda menambah kecepatan 10 km/jam maka jarak yang anda tambah 10 m dengan mobil didepan anda	5	45,45%	6	54,54%
Cara menciptakan jarak dengan kendaraan dibelakangnya adalah dengan tidak menambah kecepatan	9	81,81%	2	18,18%
Kecepatan mobil saat mengemudi pada kondisi jalan atau cuaca yang kurang baik	8	72,72%	3	27,27%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan rendah mengenai: setiap menambah kecepatan 10 km/jam maka jarak yang anda

tambah 10 m dengan mobil didepan anda 6 responden (54,54%) menjawab salah, kecepatan mobil saat mengemudi 3 responden (27,27%) menjawab salah, cara menciptakan jarak dengan kendaraan dibelakangnya 2 responden (18,18%) menjawab salah.

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa responden memiliki pengetahuan tinggi mengenai: kecepatan berkendara anda 60 km/jam maka jarak aman anda lakukan adalah 60 m dengan jarak mobil di depan anda 10 responden (90,9%) menjawab dengan benar.

6.2.9 Tata cara memarkir kendaraan

Tabel: 6.25

Distribusi pengetahuan responden mengenai tata cara memarkir kendaraan

Tingkat pengetahuan	Jumlah	Persentase
Rendah	0	0%
Tinggi	11	100%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa 11 responden (100%) mempunyai pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara memarkir kendaraan.

Bila dilihat dari hal-hal yang harus dilakukan pengemudi mengenai tata cara memarkir kendaraan, pengetahuan pengemudi terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel: 6.26

Distribusi pengetahuan responden mengenai tata cara memarkir kendaraan

Tata cara memarkir kendaraan	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Pada saat mencari tempat parkir tidak fokus hanya pada pencarian tempat parkir tetapi harus memperhatikan situasi sekitar	11	100%	0	0%

Tata cara memarkir kendaraan	Tahu	Persentase	Tidak tahu	Persentase
Saat memarkir kendaraan pastikan tidak ada halangan yang mengganggu anda	11	100%	0	0%
Saat terburu-buru maka anda tidak memarkir kendaraan anda secara paralel sehingga dapat mengganggu kendaraan lain	11	100%	0	0%
Saat memarkir, anda tidak melihat langsung kebelakang kendaraan melainkan melihat kaca spion dalam dan samping mobil anda	8	72,72%	3	27,27%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hampir semua responden menjawab dengan benar, sehingga dikategorikan 11 responden (100%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai: pada saat mencari tempat parkir tidak terfokus pada pencarian parkir saja tetapi harus memperhatikan situasi sekitar juga, saat memarkir kendaraan pastikan tidak ada halangan yang mengganggu anda, saat terburu-buru maka anda tidak memarkir kendaraan secara paralel sehingga dapat mengganggu kendaraan lain, saat memarkir anda tidak melihat langsung kebelakang kendaraan melainkan melihat kaca spion dalam dan samping mobil anda.

BAB VII

PEMBAHASAN

7.1 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini dirancang dengan menggunakan pendekatan observasional, dengan menggunakan kuesioner sebagai data primer. Namun begitu data yang diperoleh kuesioner ini memiliki keterbatasan antara lain:

- Kejujuran responden dalam memberikan jawaban atas pertanyaan yang ada pada kuesioner.
- Kemampuan responden dalam memahami pertanyaan kuesioner tersebut.
- Tidak memungkinkan peneliti untuk melakukan observasi langsung melihat *driver* mengemudikan kendaraan karena etika perusahaan (*driver* membawa direksi).

Untuk mengatasi keterbatasan tersebut maka peneliti melakukan wawancara langsung kepada responden sebelum dan setelah kuesioner dikumpulkan. Hal ini dilakukan untuk mengetahui alasan responden atas jawaban tersebut.

7.2 Karakteristik Responden

Berdasarkan tabel 6.1 dan tabel 6.3 mengenai distribusi umur responden, menunjukkan bahwa umur responden yang paling muda adalah pada usia 28 tahun, dan sebagian besar responden berusia lebih dari 30 tahun, dimana usia ini bukan lagi termasuk dalam kategori pengemudi usia muda.

Reima Lehtimaku, Soila Juden-Tupakka, and Matti Tolvanen (2005), dalam penelitiannya menyatakan bahwa kebanyakan kecelakaan lalu lintas terjadi pada pengemudi pemula usia muda. Hal ini disebabkan karena kurangnya mengenali risiko bahaya. Kejadian kecelakaan lalu lintas seperti tabrakan sebagian besar terjadi pada pengemudi pemula yang masih muda dan belum terlatih. Seperti penelitian yang di lakukan di UK, dilaporkan 4,4% populasi pengemudi berusia 17-21 tahun, dan dari kejadian kecelakaan lalu lintas 13% diantaranya adalah pengemudi yang masih muda, yang mengakibatkan 17% mengalami luka yang sangat serius atau meninggal. Dari data yang di dapat, tidak ada satu pun responden yang mengalami kecelakaan.

Berdasarkan distribusi frekuensi pada tabel 6.4, menunjukkan bahwa semua responden memiliki pendidikan SMA.

Menurut Green, 1980, tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku, sehingga latar belakang pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap perilaku atau memberikan referensi pribadi dalam pengalaman belajar seseorang.

Berdasarkan pengalaman mengemudi responden, menunjukkan bahwa sebagian besar (90,9%) memiliki pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun. Lawrence P. Lonero (2005) dalam pendapatnya menyatakan bahwa seorang pengendara mobil memerlukan waktu 7 tahun untuk memiliki pengetahuan dalam mencapai kematangan terhadap pemahaman tingkat risiko yang ada di jalan raya.

Berdasarkan tabel 6.6 mengenai pelatihan *safety driving*, menunjukkan bahwa semua sopir PT. X telah mendapatkan pelatihan *safety driving*.

Menurut PT. General Motor Indonesia yang sering memprakarsai pelatihan mengemudi secara aman, menyampaikan bahwa pelatihan *safety driving* dapat meningkatkan pengetahuan pengendara mobil mengenai cara mengemudi yang aman dan lebih patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas serta terampil untuk bereaksi secara benar pada saat yang tepat apabila keadaan darurat muncul.

7.3 Tingkat Pengetahuan

Dalam penelitian ini, penilaian mengenai tingkat pengetahuan *safety driving* digolongkan menjadi 3 tingkatan yaitu rendah, cukup dan tinggi. Berdasarkan tabel 6.7, terlihat bahwa dari 11 responden tidak ada yang memiliki pengetahuan rendah, 1 responden (9,09%) memiliki pengetahuan yang cukup dan 10 responden (90,9%) memiliki pengetahuan yang tinggi. Kondisi ini terjadi karena semua responden memiliki pengalaman mengemudi yang sudah cukup lama (minimal 6 tahun), umur responden > 25 tahun yang tidak termasuk dalam golongan usia muda dan semua responden sudah mendapatkan pelatihan mengenai *safety driving*.

7.3.1 Tingkat pengetahuan responden mengenai perilaku berlalu lintas

Berdasarkan tabel 6.9 diketahui bahwa 2 responden (18,18%) memiliki tingkat pengetahuan yang rendah dan 9 responden (81,81%) memiliki tingkat pengetahuan yang tinggi. Berikut adalah hal-hal yang sudah diketahui dan kurang diketahui oleh para responden.

Pandangan saat mengemudi harus selalu memperhatikan situasi sekitar.

10 responden (90,9%) mengatakan bahwa pada saat mengemudi pandangan mata harus menyeluruh tidak hanya memandang lurus kedepan saja tetapi harus

memperhatikan sekeliling, dan sering melihat kaca spion untuk memastikan situasi lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa responden telah memahami dengan baik pentingnya selalu memperhatikan kondisi lalu lintas disekitarnya. Pengecekan yang sering dilakukan dengan melihat kaca spion merupakan upaya untuk melihat perubahan lalu lintas yang terjadi untuk melihat adanya potensi bahaya, dimana dalam *safety driving*, hal ini termasuk dalam bagian antisipasi.

Menurut Canada Safety Council mengenai *safety driving*, menyatakan bahwa pada saat menjaga pandangan mata, pengemudi harus selalu memperhatikan kondisi sekeliling setiap saat, baik di depan, samping maupun belakang kendaraan selama mengemudi, dan paling tidak setiap 12 – 15 detik melihat kondisi jalan untuk mengidentifikasi kemungkinan bahaya sehingga dapat bereaksi dengan cepat pada saat yang tepat.

Tidak menerobos lampu merah saat tidak ada kendaraan lain dari arah lain. 11 responden (100%) menyatakan bahwa ingin menghindari potensi kecelakaan yang dapat terjadi dan menaati peraturan yang ada. Lavender (1997), dalam penelitiannya menyatakan bahwa perilaku mengemudi yang dapat menimbulkan kecelakaan adalah tidak memperdulikan lampu lalu lintas dan marka jalan. Luigi Fraschini (2005), menyatakan bahwa persimpangan yang dilengkapi dengan lalu lintas merupakan tempat yang paling banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang serius, karena banyak pengemudi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan gagal berhenti saat lampu merah menyala.

Pengaruh alcohol terhadap kemampuan mengemudi. 5 responden (45,45%) menyatakan bahwa meminum sedikit alcohol tidak akan mempengaruhi kemampuan mengemudi responden dalam mengemudi, bahkan ada yang menyatakan

bahwa minum sedikit alcohol dapat menambah konsentrasi responden dalam mengemudi. Hal ini menunjukkan bahwa responden kurang memahami dengan baik risiko yang dapat ditimbulkan akibat mengasumsi alcohol.

Canada Safety Council dalam hal ini menyatakan bahwa walaupun setiap orang memiliki kadar toleransi alcohol yang berbeda-beda, namun efek dari alcohol tanpa kita sadari akan menimbulkan reaksi segera setelah mengkonsumsinya, sehingga dapat mengurangi kemampuan dan penglihatan pada saat mengemudi.

7.3.2 Tingkat pengetahuan responden mengenai tata cara sebelum mengemudi

Berdasarkan tabel 6.11 diketahui bahwa tidak ada responden yang memiliki pengetahuan rendah mengenai tata cara sebelum mengemudi, 11 responden (100%) memiliki tingkat pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara sebelum mengemudi. Berikut adalah hal-hal yang sudah diketahui oleh para responden.

Harus menggunakan sabuk pengaman walaupun jarak tempuh yang tidak jauh. 11 responden (100%) menjawab dengan benar bahwa pemakaian sabuk pengaman sangat penting demi keselamatan diri sendiri dan penumpang sehingga walaupun jarak yang ditempuh tidak jauh tetapi harus dan wajib memakai sabuk pengaman. Mengenakan sabuk pengaman secara benar, dan pastikan penumpang yang lain juga mengenakan sabuk pengaman. Sabuk pengaman (*seat belt*) yang baik harus memiliki pengait yang kuat yang terbuat dari besi, sehingga tidak mudah lepas atau patah saat terjadi hentakan yang keras. Sedangkan ujung yang terpasang pada *plat body* harus terkancing dengan baik.

Harus tetap membawa ban cadangan dan tool kit walaupun mobil penuh dengan barang. 10 responden (90,90%) menjawab dengan benar bahwa walaupun

mobil penuh dengan barang ban cadangan dan tool kit harus tetap wajib dibawa, kalau perlu ban cadangan dan tool kit tidak perlu diturunkan dari dalam mobil. 1 responden (9,09%) menjawab dengan salah karena terkadang saat operasional mobil harus membawa barang yang sangat banyak sehingga ban cadangan tidak dibawa karena tidak muat dan harus memuat barang yang harus dibawa ke lokasi.

7.3.3 Tingkat pengetahuan responden mengenai penggunaan jalur jalan

Berdasarkan tabel 6.13 diketahui bahwa 2 responden (18,18%) memiliki pengetahuan rendah mengenai penggunaan jalur jalan dan 9 responden (81,81%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai penggunaan jalur jalan. Berikut adalah hal-hal yang sudah diketahui dan kurang diketahui oleh para responden.

Saat ada kendaraan yang memberikan signal untuk pindah jalur kekiri, anda dapat memberikan kesempatan pada mobil tersebut. 10 responden (90,90%) menjawab dengan benar karena responden harus memberikan kesempatan mobil lain yang ingin pindah jalur dan juga memberikan signal. 1 responden (9,09%) menjawab salah karena terkadang responden juga buru-buru sehingga tidak memberikan kesempatan mobil lain untuk pindah jalur.

Tidak menyalip kendaraan lain dengan menggunakan bahu jalan (jalur kiri jalan). 6 responden (54,54%) menjawab dengan benar bahwa tidak boleh dan dapat membahayakan pengemudi lain jika responden mendahului mobil lain dari jalur kiri jalan karena jika ingin mendahului mobil lain lebih baik memakai jalur kanan. 5 responden (45,45%) menjawab dengan salah karena menurut responden jalur kanan terkadang ada mobil lain juga yang ingin mendahului jadi responden memakai jalur kiri untuk mendahului.

Tata cara berlalu lintas di jalan adalah dengan mengambil jalur jalan sebelah kiri, Pengguna jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila:

- a. Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya.
- b. Ditunjuk atau ditetapkan oleh petugas yang berwenang, untuk digunakan sebagai jalur kiri yang bersifat sementara. (Pasal 51 PP No. 43 Tahun 1993)

7.3.4 Tingkat pengetahuan responden mengenai tata cara melewati kendaraan lain

Berdasarkan tabel 6.15 diketahui bahwa tidak ada responden yang memiliki pengetahuan mengenai tata cara melewati kendaraan lain, 11 responden (100%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara melewati kendaraan lain. Berikut adalah hal-hal yang diketahui oleh para responden.

Memberikan signal saat akan melewati mobil di depan anda. 11 responden (100%) menyatakan bahwa harus memberikan signal saat ingin melewati kendaraan di depan baik dengan membunyikan klakson ataupun lampu jauh. Menurut responden pemberian tanda sebelum melewati kendaraan lain sangat penting sebagai sarana komunikasi dengan pengguna jalan yang lainnya. Dalam hal ini responden menyadari bahwa dalam mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus berbagi dengan orang lain dan tetap berlaku sopan. Perbedaan antara dua pengemudi dalam menginterpretasikan situasi lalu lintas, dapat menyebabkan kejadian yang tidak diharapkan.

Sebelum melewati kendaraan lain anda harus memastikan situasi lalu lintas aman. 11 responden (100%) menyatakan selalu mengecek kaca spion sebelum melewati kendaraan lain. Dalam hal ini melihat kaca spion sebelum

melewati kendaraan lain merupakan upaya untuk mengetahui situasi lalu lintas (*scanning*), dan untuk mengenali adanya bahaya lalu lintas.

Tidak mencoba untuk melewati mobil di depan anda ketika mobil dari arah berlawanan sudah berada dalam jarak yang dekat. 11 responden (100%) menyatakan bahwa tidak pernah melewati pada saat mobil dari arah yang berlawanan sudah dekat. Hal ini menunjukkan bahwa responden telah memahami dengan baik adanya potensi bahaya jika menyalip mobil pada saat mobil dari arah yang berlawanan sudah dekat. Menurut Canada Safety Council menyatakan ada 3 (tiga) hal rumusan yang diperlukan untuk melakukan pencegahan terjadinya tabrakan yaitu: mengenali bahaya (*recognize the hazard*), memahami cara bertahan (*understand the defence*), dan beraksi pada waktunya (*act in time*).

7.3.5 Tingkat pengetahuan responden mengenai tata cara berpapasan dengan kendaraan lain

Berdasarkan tabel 6.17 diketahui bahwa 2 responden (18,18%) memiliki pengetahuan yang rendah mengenai tata cara berpapasan dengan kendaraan lain dan 9 responden (81,81%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara berpapasan dengan kendaraan lain. Berikut hal-hal yang sudah diketahui dan kurang diketahui oleh para responden.

Pengemudi berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan dua arah, harus memberikan ruang yang cukup disebelah kanan jalur. 10 responden (90,9%) menyatakan bahwa pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dapat dipisahkan secara jelas, harus memberikan ruang yang cukup disebelah kanan kendaraan. Jika

pengemudi sebagaimana dimaksud terhalang oleh sesuatu rintangan atau pemakai jalan lain didepannya, harus mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan (Pasal 57 PP No. 43 Tahun 1993).

Saat kondisi jalan gelap, anda tetap menyalakan lampu jauh walaupun ada kendaraan lain dari arah berlawanan. 3 responden (27,27%) menyatakan bahwa saat kondisi jalan gelap maka responden harus menyalakan lampu jauh, sedangkan responden tidak tahu bahwa itu dapat mengganggu pandangan pengemudi dari arah yang berlawanan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan yang tidak diduga (Pasal 57 PP No. 43 Tahun 1993).

7.3.6 Tingkat pengetahuan responden mengenai tata cara membelok

Berdasarkan tabel 6.19 diketahui bahwa tidak ada responden yang memiliki pengetahuan rendah mengenai tata cara membelok, 11 responden (100%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara membelok. Berikut adalah hal-hal yang diketahui oleh para responden.

Saat ingin pindah jalur harus mengamati situasi lalu lintas serta memberikan isyarat dan signal. 11 responden (100%) menyatakan bahwa harus memberikan signal saat ingin melewati kendaraan di depan baik dengan membunyikan klakson ataupun lampu jauh. Menurut responden pemberian tanda sebelum melewati kendaraan lain sangat penting sebagai sarana komunikasi dengan pengguna jalan yang lainnya. Dalam hal ini responden menyadari bahwa dalam mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus berbagi dengan orang lain dan tetap berlaku sopan. Perbedaan antara dua pengemudi dalam menginterpretasikan situasi lalu lintas, dapat menyebabkan kejadian yang tidak diharapkan.

7.3.7 Tingkat pengetahuan responden mengenai tata cara memperlambat kendaraan

Berdasarkan tabel 6.21 diketahui bahwa 1 responden (9,09%) memiliki pengetahuan rendah mengenai tata cara memperlambat kendaraan dan 10 responden (90,9%) memiliki pengetahuan tinggi mengenai tata cara memperlambat kendaraan. Berikut hal-hal yang diketahui dan kurang diketahui oleh para responden.

Saat ingin memperlambat kendaraan harus mengamati situasi lalu lintas sekitar. 11 responden (100%) menyatakan bahwa pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya, harus mengamati situasi lalu lintas disamping dan belakang kendaraan serta memperlambat kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain (Pasal 60 PP No. 43 Tahun 1993).

Manfaat “anti brake system” (ABS). 3 responden (27,27%) menjawab salah dengan mengatakan harus memompa rem (*brake*) pada saat menghadapi situasi pengereman *emergency*. Adapun alasannya menurut responden adalah karena adanya angin palsu sehingga rem (*brake*) harus dipompa. Namun begitu tidak semua kendaraan perusahaan yang digunakan PT. X memiliki system ABS tersebut. Menurut Canada Safety Council, jika menghadapi situasi pengereman *emergency* pada mobil yang dilengkapi dengan system ABS, maka yang harus dilakukan adalah menekan kebawah secara maksimal pedal rem dan menahannya beberapa saat. Pada beberapa kasus pada saat ditekan, ABS akan bergetar dan menimbulkan bunyi yang berisik dibanding system yang lain, jika ini terjadi pedal rem harus tetap ditekan.

7.3.8 Tingkat pengetahuan responden mengenai jarak aman berkendara

Berdasarkan tabel 6.23 diketahui bahwa 3 responden (27,27%) memiliki pengetahuan rendah mengenai jarak aman berkendara dan 8 responden (72,72%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai jarak aman berkendara. Berikut hal-hal yang diketahui dan kurang diketahui oleh para responden.

Jika kecepatan berkendara anda 60 km/jam maka jarak aman anda lakukan adalah 60 m dengan jarak mobil di depan anda. 10 responden (90,9%) menjawab dengan benar bahwa jarak aman kendaraan saat 60 km/jam adalah 60 m dan itu diketahui karena pelatihan *safety driving* yang sudah didapatkan oleh responden. Dapat dilihat dari tabel 2.1 yang sudah ditetapkan peraturan oleh perusahaan.

Setiap anda menambah kecepatan 10 km/jam maka anda harus menambah jarak dengan mobil didepan anda sepanjang 10m. 6 responden (54,54%) menjawab salah karena responden tidak tahu jika menambah kecepatan maka ada ketentuannya untuk menambah jarak dengan mobil didepan. Peraturan itu sudah ditetapkan dalam system perjalanan di PT. X lihat tabel 2.1.

7.3.9 Tingkat pengetahuan responden mengenai tata cara memarkir kendaraan

Berdasarkan tabel 6.25 diketahui bahwa tidak ada responden yang memiliki pengetahuan rendah mengenai tata cara memarkir kendaraan, 11 responden (100%) memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai tata cara memarkir kendaraan. Berikut adalah hal-hal yang diketahui oleh para responden.

Pada saat mencari tempat parkir tidak fokus hanya pada pencarian tempat parkir tetapi harus memperhatikan situasi sekitar pelataran parkir. 11 responden (100%) menyatakan bahwa responden selalu mengamati situasi sekitar saat ingin memarkir kendaraan sehingga aman bagi pengguna jalan sekitar. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Sabey dan Staughton (1975) terhadap 2042 pengemudi di Inggris, mengemukakan bahwa kesalahan dalam mengemudi disebabkan oleh kesalahan dalam persepsi seperti salah melihat, kurang perhatian atau salah menilai kecepatan. Pendapat lain mengatakan bahwa tetap berkonsentrasi (fokus dan waspada) sangat diperlukan selama mengemudi, khususnya pada saat memacu mobil dengan kecepatan tinggi.

Saat memarkir kendaraan, pastikan tidak ada halangan yang mengganggu anda. 11 responden (100%) menjawab dengan benar bahwa saat responden memarkir kendaraannya harus memastikan terlebih dahulu pandangan sekitar bahwa tidak ada halangan yang dapat mengganggu responden saat ingin memarkir.

Saat terburu-buru maka anda tidak memarkir kendaraan anda secara paralel sehingga dapat mengganggu kendaraan lain. 11 responden (100%) menjawab dengan benar bahwa tidak pernah memarkir kendaraannya pada posisi paralel dan mengganggu kendaraan lain tetapi jika diperbolehkan paralel dan tidak mengganggu kendaraan lain maka tindakan tersebut juga dilakukan oleh responden.