

HUBUNGAN BUDAYA KESELAMATAN DAN PERILAKU BERKENDARA AMAN PENGEMUDI DI JALAN TOL PEKANBARU DUMAI

Triani Wulandari¹, Zulfan Saam², Ridwan Manda Putra³

¹Karyawan Swasta, Jl. Minas Camp, Kecamatan Minas, Kabupaten Siak.

²⁻³ Program Magister Ilmu Lingkungan PPs-Unri, Jl. Pattimura No. 9 Pekanbaru

¹E-mail: Triani.wulandari93@gmail.com

(Diterima 15 juli 2021 |Disetujui 24 Juli 2021 |Diterbitkan 31 Maret 2022)

THE RELATIONSHIP ANALYSIS BETWEEN SAFETY CULTURE AND SAFETY DRIVING AMONG PEKANBARU DUMAI (PERMAI) TOLL ROAD DRIVES

Abstract

The role of transportation for the community has a tremendous impact, especially in daily life activities. In transportation sector, especially land transportation, toll road has a major role in determining the pace of the economy and the level of community prosperity. The condition of the toll road with the facilities available on it capable of supporting the movement of vehicles with a high average speed and in a fast travel time can be considered as an adjustment solution to increase mobility, but in fact these conditions lead to potential traffic accidents. Implementation of safety driving related to the phenomenon of traffic accidents which are the main concern or problem on toll road by creating a decent safety culture. Safety culture is a tendency of attitudes, beliefs, and perceptions that naturally spread within groups that are embodied in rules and values, which are seen in how they act in relation to risk and control systems. This study aims to determine the relationship between safety culture and safety driving among drivers of Pekanbaru Dumai toll road. The subject of this study found 60 drivers who use the Pekanbaru Dumai toll road. Researchers used a safety culture and safety driving questionnaire. The results of this study indicate a very significant positive relationship between safety culture and safety driving, with $r = 0.732$, $p < 0.01$, $r^2 = 0.536$. It can be concluded that safety culture is one of the factors safety driving among drivers Pekanbaru Dumai toll road with percentage of effect 53.6%, although only one dimension is significant with safety driving.

Keywords : *Safety Culture, Safety Driving, Toll Road Drivers*

PENDAHULUAN

Peran infrastruktur sangat penting dalam mewujudkan pemenuhan hak dasar rakyat seperti pangan, sandang, papan, rasa aman, pendidikan dan kesehatan. Selain itu infrastruktur juga memegang peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan daya saing global. Jalan merupakan infrastruktur penting yang mendukung perekonomian suatu daerah sehingga pembangunan jalan akan terus dilakukan demi tercapainya kondisi ekonomi dan sosial yang lebih baik.

Seiring dengan hal-hal tersebut maka dibangun jalan tol baik di dalam maupun di luar kota yang salah satunya adalah jalan tol Pekanbaru–Dumai atau jalan tol Permai. Jalan tol ini adalah bagian dari jalan tol Trans Sumatra yang menghubungkan Pekanbaru-Dumai dan berada di Provinsi Riau, dengan total panjang keseluruhan 131,48 km. Jalan tol ini mulai dibangun pada Bulan Juli 2017 dan diresmikan penggunaannya pada tanggal 25 September 2020. Secara teknis jalan tol ini sudah memenuhi segala unsur kelayakan jalan tol baik dari segi desain maupun aspek lingkungan termasuk sarana dan prasaran jalan tol. Sehingga jalan tol ini cukup aman untuk berlalulintas.

Kondisi lingkungan jalan tol yang baik dengan segala kelengkapan fasilitas yang terdapat di dalamnya diharapkan mampu mendukung gerakan kendaraan dengan kecepatan tinggi dan dalam waktu tempuh yang cepat. Hal ini dapat menjadi solusi untuk penyesuaian peningkatan mobilitas yang semakin tinggi. Akan tetapi pada kenyataannya kondisi tersebut menyebabkan pengemudi memacu kendaraan dengan kecepatan yang relatif tinggi dengan tanpa memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dan keadaan lingkungan di sekitarnya. Sehingga hal ini berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Perilaku berkendara aman (*safety driving*) merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi ataupun pengemudi yang kurang pengalaman. Menurut Ervan (2021), terdapat beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi, selama mengemudi dan hal-hal yang diperhatikan setelah mengemudi, dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Sebelum mengemudi kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga pengemudi dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan
2. Saat mengemudi, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak terpancing dengan situasi di jalan, misalnya jangan terpancing pada orang yang memaksa ingin mendahului.
3. Setelah mengemudi, kendaraan yang digunakan atau dioperasikan perlu dirawat (*maintenance*) agar kondisinya tetap baik.

Morakami (2019) menyatakan, budaya keselamatan dan perilaku tidak aman telah dianggap sebagai faktor penting dalam keselamatan operasional di berbagai bidang, termasuk sistem transportasi. Hal tersebut merupakan hasil penelitiannya yang ditujukan untuk mengetahui hubungan antara budaya keselamatan dan perilaku tidak aman, dan kecelakaan pada pengemudi kendaraan transportasi umum. Sedangkan *Safety Culture Enactment Questionnaire* (SCEQ) adalah kuesioner yang digunakan dalam pengukuran budaya keselamatan dimana terdapat tiga dimensi yaitu keputusan strategis menjamin keselamatan, praktik *human resource* keamanan berkendara, dan kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis keselamatan berlalu lintas di lingkungan jalan tol Pekanbaru-Dumai (Permai) berdasarkan aspek lingkungan, budaya keselamatan dengan perilaku berkendara aman para pengemudi sehingga dapat mengurangi potensi terjadinya kecelakaan di jalan tol Permai.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di *rest area* tol Permai baik dari arah Pekanbaru maupun dari arah Dumai. *Rest area* tol Permai tersebut berada di KM 14,5; KM 45; KM 82; KM 64, dan di KM 13 (Gambar 1).



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Sedangkan waktu penelitian dilaksanakan pada Bulan Juni 2021. Pengambilan subjek penelitian ini berdasarkan karakteristik yang diperlukan untuk mengukur budaya keselamatan dan perilaku berkendara aman di jalan tol (*safety driving*). Adapun karakteristik subjek yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi (*driver*) yang menggunakan jalan tol Permai (Pekanbaru-Dumai) Riau dengan status pekerjaan sebagai buruh/karyawan/pegawai. Subjek penelitian ini berjumlah 60 orang pengemudi (*driver*) yang menggunakan jalan tol Permai Riau dan bersedia menjadi

responden dengan mengisi kuesioner. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yaitu suatu penelitian yang lebih menekankan analisisnya dengan proses penyimpulan deduktif dan induktif serta pada analisis terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati, dengan menggunakan logika ilmiah (Sugiyono, 2017).

Penelitian dilakukan dengan pendekatan *cross sectional study*, yaitu studi analitik yang menyangkut bagaimana pengaruh dipelajari dan digunakan untuk mencari hubungan antar variabel yakni dalam penelitian ini adalah budaya keselamatan dan perilaku berkendara dengan selamat. Sedangkan metode yang digunakan adalah metode survei, pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner, test, wawancara terstruktur (Arikunto, 2016). Jenis data yang digunakan adalah kuantitatif yakni berupa data primer yang diperoleh melalui kuesioner serta pengukuran terhadap budaya keselamatan (*safety culture*) dan perilaku berkendara selamat (*safety driving*). Item dan skoring dari kuesioner budaya keselamatan (*safety culture*) dan perilaku berkendara selamat (*safety driving*) mengacu dengan pendapat Sugiyono (2018).

Analisis Regresi dilakukan untuk mengetahui pengaruh budaya keselamatan (*safety culture*) (X) terhadap perilaku berkendara aman (*safety driving*) (Y). Adapun persamaannya adalah:

$$Y = \alpha + \beta X + e$$

Keterangan :

- Y = Perilaku berkendara aman
- α = Konstanta
- X_1 = Budaya keselamatan
- β = Koefisien regresi
- e = Standar error

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) ruas Pekanbaru-Dumai (Permai) sepanjang 131 km, dibagi menjadi 6 seksi, yaitu Seksi 1 Pekanbaru-Minas sepanjang 9,2 km, Seksi 2 Minas-Petapahan sepanjang 23,6 km, Seksi 3 Petapahan-Kandis Utara sepanjang 17,45 km, Seksi 4 Kandis Utara-Duri Selatan sepanjang 28,95 km, Seksi 5 Duri Selatan-Duri Utara sepanjang 27,23 km dan Seksi 6 Duri Utara-Dumai sepanjang 25,05 km sehingga total panjang keseluruhan tol Pekanbaru-Dumai adalah 131,48 km.

Masa konsesi jalan tol Permai ini selama 40 tahun sejak SPMK. Jalan Tol ini memiliki jumlah lajur 2x2 Tahap Awal dan 2x3 Tahap Akhir. Dengan Lebar Lajur masing-masing 3,6 meter, Lebar Bahu Luar 3 meter, Lebar Bahu Dalam 1,5 meter, Lebar Median 3,8 meter (termasuk bahu dalam), dan menggunakan jenis perkerasan model perkerasan lentur. Tol Pekanbaru – Dumai merupakan bagian dari Tol Trans Sumatera sepanjang 2.987 Km terdiri dari koridor utama sepanjang 2.068 Km dan pendukung sepanjang 919 km yang membentang dari Lampung hingga Aceh sebagai koridor utama beserta jalan pendukung (sirip). Hingga saat ini sudah beroperasi sepanjang 647 km sebanyak 9 ruas.

PT. Utama Karya sebagai kontraktor pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai membangun terowongan gajah untuk melindungi fauna Sumatera. *Underpass* perlintasan gajah di ruas ini terbagi menjadi enam perlintasan yaitu yang pertama berada di Sungai Tekuana lokasinya di seksi 2 dan tidak jauh dari Pusat Latihan Gajah Minas di Kabupaten Siak dimana di kawasan itu terdapat sedikitnya 13 gajah Sumatera liar. Sementara lima perlintasan lainnya berada di Seksi 4, dekat dengan Suaka Margasatwa Balai Raja. Diperkirakan *underpass* tol Trans Sumatera dapat dilintasi hingga seratus ekor gajah.

Tol Permai dilengkapi dengan tujuh gerbang tol elektronik yaitu Pekanbaru, Minas, Kandis Selatan, Kandis Utara, Pinggir, Bathin Solapan, dan Dumai. Selain itu Tol Permai dilengkapi juga dengan enam simpang susun, dan memiliki fasilitas 5 pasang (10 tempat) tempat istirahat dan pelayanan (TIP) / *rest area*, terbagi menjadi 6 TIP Tipe A dan 4 TIP Tipe B. *Rest area* tipe A terletak di KM 14,5, KM 45, dan KM 82, sedangkan Tipe B terletak di KM 64 dan KM 13 (arah Pekanbaru). Tiga *rest area* di antaranya sudah memiliki SPBU. Setiap *rest area* terdapat mini swalayan, toilet umum, mushola, ATM, dan tempat makan.

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Tabel 1. Tabel 1. menunjukkan bahwa jenis kelamin responden pengemudi di jalan Tol Permai lebih didominasi oleh jumlah laki-laki dibandingkan jumlah perempuan.

Tabel 1. Data Responden berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis kelamin	Jumlah responden	Persentase
Laki-laki	52	86%
Perempuan	8	14%
Total Responden	60	100%

Karakteristik responden berdasarkan pendidikan dapat dilihat pada Tabel 2. Berdasarkan Tabel 2. dapat dilihat bahwa pendidikan responden paling banyak adalah S1 dengan jumlah 56 pengemudi (93%), sedangkan yang paling sedikit adalah pendidikan SMA/SMK dengan jumlah 4 pengemudi (7%).

Tabel 2. Data Responden berdasarkan Pendidikan

Pendidikan	Jumlah Responden	Persentase
SMA/SMK	4	7%
S1	56	93%
Total Responden	60	100%

Data mengenai masa kerja yang menjadi responden dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3. Masa kerja responden yang terlihat pada Tabel 3 menunjukkan bahwa yang paling banyak adalah masa kerja di atas 6 tahun dengan jumlah 31 (52%)

pengemudi dan yang paling sedikit adalah pada masa kerja 0 – 3 tahun dengan jumlah 10 (17%) pengemudi

Tabel 3. Data Responden berdasarkan Masa Kerja

Masa kerja	Jumlah responden	Persentase
0 – 3 tahun	10	17%
4 – 6 tahun	19	31%
>6 tahun	31	52%
Total Responden	60	100%

Sesuai dengan variabel yang telah diteliti dalam penelitian ini, penjelasan akan dilakukan dalam dua bagian yaitu budaya keselamatan dan perilaku berkendara aman. Data tersebut merupakan hasil kuantifikasi dari jawaban-jawaban responden terhadap kuesioner yang disebarakan.

Budaya Keselamatan

Budaya keselamatan merupakan suatu konsep mengenai sikap dan kepercayaan yang dimiliki organisasi atau kelompok, yang tercermin dalam tindakan, kebijakan, prosedur, dan aturan-aturan yang berpengaruh terhadap performa keselamatan (Ostrom *et al*, 1993). Persepsi baik pengemudi mengenai keadaan atau lingkungan tempat ia bekerja, serta peraturan terkait kesehatan dan keselamatan kerja yang berlaku dalam organisasi atau kelompok tersebut mengarahkan pengemudi pada performa keselamatan yang salah satunya adalah perilaku berkendara aman di lingkungan jalan tol Permai. Sebaliknya, apabila nilai budaya keselamatan dimiliki oleh pengemudi mengenai keadaan atau lingkungan tempat ia bekerja, serta manajemen perihal kesehatan dan keselamatan kerja yang berlaku dalam organisasi atau kelompok tersebut buruk, maka mengarahkan pengemudi pada perilaku berkendara tidak aman di lingkungan jalan tol Permai.

Berdasarkan hasil perhitungan dari skala pengukuran yang ditetapkan dalam penelitian ini, yakni budaya keselamatan, diperoleh skor sebagai berikut. Jumlah responden adalah 60 pengemudi dengan skor minimum 67 dan skor maksimum 100. Perhitungan terhadap distribusi skor tersebut adalah: (1) skor rata-rata = 85,02; (2) simpangan baku = 6,144; dan (3) median = 86.

Selanjutnya data sebaran skor budaya keselamatan pengemudi di jalan tol permai tersebut ditampilkan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dengan lima kategori, yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah. Penyebaran distribusi frekuensi data tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Kategorisasi Skor Budaya Keselamatan

Kategori	Kelas Interval	Jumlah Subjek	Presentase (%)
Sangat Tinggi	81 – 100	44	73,3 %
Tinggi	68 – 80	15	25 %
Sedang	54 – 67	1	1,7%
Rendah	41 – 53	-	-
Sangat Rendah	20 – 40	-	-

Berdasarkan Tabel 4 diketahui distribusi frekuensi skor persepsi pengemudi terhadap budaya keselamatan terdiri dari lima kelas interval. Skor tertinggi terdapat pada interval 81 – 100 dengan jumlah 44 pengemudi (73,3%), kedua pada interval 68 – 80 dengan jumlah 15 pengemudi (25%), dan ketiga pada interval 54 – 67 dengan jumlah 1 pengemudi (1,7%). Hasil analisis statistik deskriptif didapatkan angka rata-rata 85,02 terletak pada internal 81 – 100 dengan kategori sangat tinggi. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa lingkungan tempat responden bekerja memiliki budaya keselamatan yang sangat tinggi.

Hasil penelitian ini juga mendukung penelitian Naevestad *et al.* (2020), melakukan penelitian yang memvalidasi pendekatan tangga keselamatan dalam penelitian empiris dengan membandingkan struktur keselamatan, budaya keselamatan dan risiko kecelakaan untuk perusahaan transportasi angkutan truk. Penelitian ini menunjukkan peningkatan skor budaya keselamatan di setiap tingkat tangga keselamatan, sedangkan risiko kecelakaan menurun. Kesimpulan dari penelitian ini adalah menyarankan praktik manajemen konkret yang terkait dengan setiap level.

Selanjutnya analisis regresi dengan variabel independen ketiga dimensi budaya keselamatan dilakukan untuk melihat pengaruh masing-masing dimensi budaya keselamatan terhadap perilaku berkendara aman (*safety driving*) pengemudi di lingkungan jalan tol Permai dengan menggunakan metode *stepwise*. Hasil analisis regresi dengan *stepwise* dapat dilihat pada Tabel 5 .

Tabel 5. Hasil Analisis Regresi per Dimensi Budaya Keselamatan (*Stepwise*)

No	Dimensi Budaya Keselamatan	P	r ²	Persentase
1	Keputusan strategis menjamin keselamatan pencegahan	>0.05	0.109	10.9%
2	Praktik human resource keamanan berkendara	>0.05	0.157	15.76%
3	Kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan	<0.05	0.271	27.16%
Jumlah				53.6%

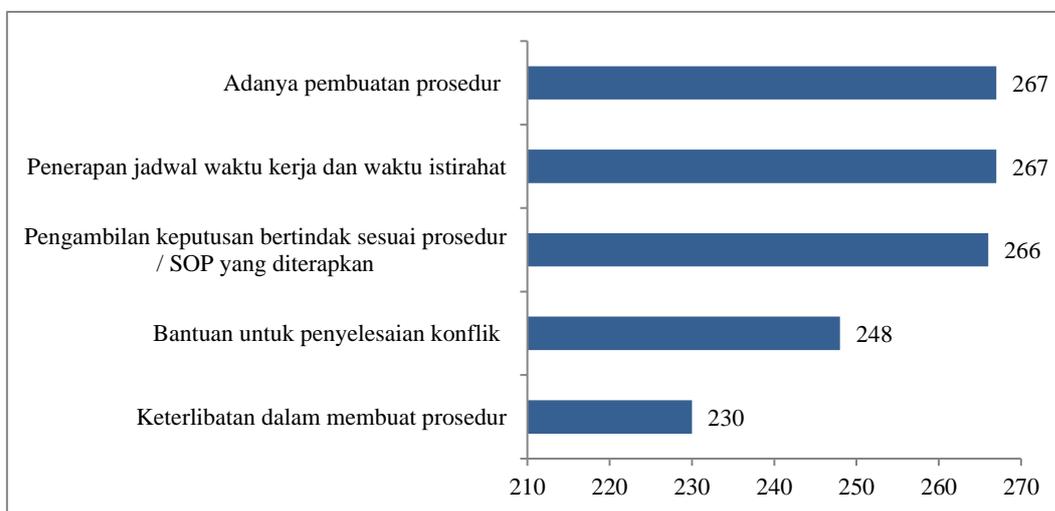
Hasil analisis menunjukkan bahwa dari ketiga dimensi budaya keselamatan yang diteliti, hanya 1 dimensi yang berpengaruh secara signifikan ($p < 0,05$) terhadap perilaku berkendara aman (*safety driving*) pada pengemudi di lingkungan jalan tol Permai, yakni dimensi kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan. Dimensi tersebut secara berpengaruh terhadap perilaku berkendara aman (*safety driving*) 27.16%. Sedangkan dua dimensi lainnya tidak berpengaruh secara signifikan ($p > 0,05$) terhadap perilaku berkendara aman (*safety driving*) yaitu keputusan strategis menjamin

keselamatan pencegahan dengan angka 10,9% dan praktik *human resource* keamanan berkendara dengan angka 15.76%

Hasil analisis regresi pada Tabel 5 menunjukkan bahwa keputusan strategis menjamin keselamatan pencegahan memberikan pengaruh secara langsung terhadap perilaku berkendara aman pengemudi di jalan tol permai sebesar 10,9%.

Budaya keselamatan memanifestasikan dirinya dalam peran yang dimainkan keselamatan dalam strategi keputusan yang dibuat dalam perusahaan atau organisasi. Dimensi ini mencakup keputusan yang hati-hati dan serius dibuat untuk kelancaran operasional. Budaya keselamatan juga akan tercermin dalam kualitas prosedur dan sejauh mana prosedur tersebut dikembangkan dengan mempertimbangkan keselamatan operasional. Dokumentasi sistem manajemen akan mencakup prosedur dan instruksi yang menjelaskan bagaimana pekerjaan itu harus disiapkan, ditinjau, dilaksanakan, dicatat, dinilai, dan ditingkatkan untuk memastikan kinerja keselamatan tingkat tinggi. Prosedur harus mudah dipahami dan mudah digunakan, serta harus ditinjau dan diperbarui secara berkala untuk menjamin kecukupan dan efektivitasnya (de Castro *at al.* 2017).

Berdasarkan hasil pengumpulan data melalui kuesioner, pada dimensi ini terdapat dua item dari sebagai indikator dimensi keputusan strategis menjamin keselamatan pencegahan, yang memiliki jumlah skor total rendah dari jawaban responden yaitu keterlibatan dalam membuat prosedur, dan bantuan untuk penyelesaian konflik. Jumlah skor item pernyataan keputusan strategis menjamin keselamatan pencegahan sebagai salah satu dimensi budaya keselamatan dapat dilihat pada Gambar 2.



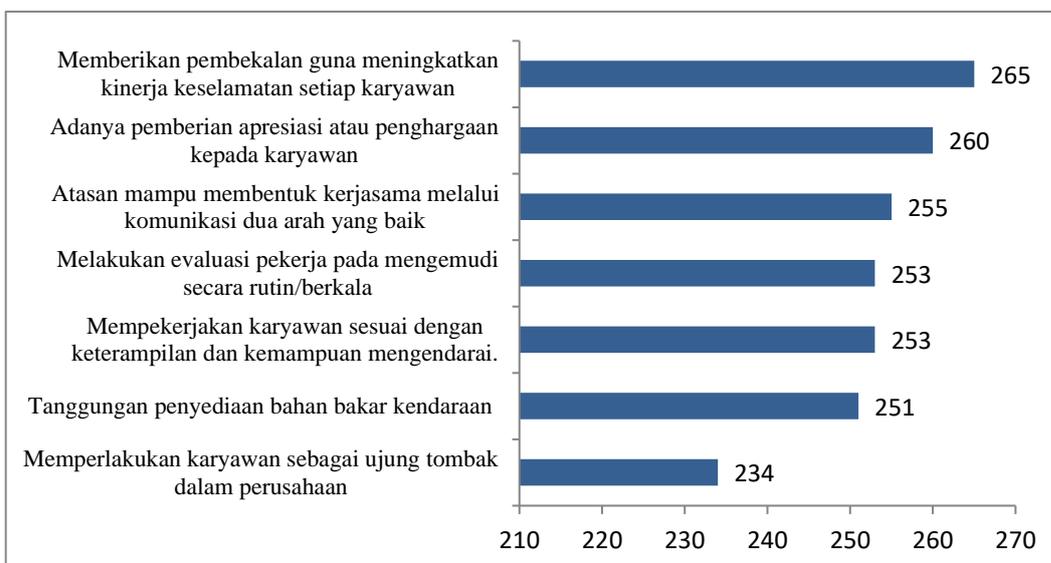
Gambar 2. Grafik Skor Item Pernyataan Keputusan Strategis Menjamin Keselamatan Pencegahan

Oleh karena itu, terdapat beberapa rekomendasi sebagai upaya peningkatan budaya keselamatan melalui dimensi keputusan strategis menjamin keselamatan pencegahan, yaitu manajemen perusahaan membantu penyelesaian untuk persoalan yang berkaitan dengan kejadian kecelakaan ditangani oleh divisi kecelakaan lalu lintas operator berkerja sama dengan regulator dan pihak kepolisian serta dibentuknya forum

komunikasi yang menjembatani komunikasi antara karyawan dan manajemen (Safitri *at al.* 2020).

Dari hasil analisis regresi menunjukkan bahwa praktik *human resource* keselamatan berkendara memberikan pengaruh secara langsung terhadap perilaku berkendara aman pengemudi di jalan tol permai sebesar 10,9%. Praktik *human resources* berperan dalam memperkuat sikap keselamatan karyawan dengan berbagai kebijakan dan program yang diberlakukan, seperti memberi pembekalan keselamatan, melakukan evaluasi performa kerja dan keselamatan, dan memberikan apresiasi atau penghargaan kepada yang bekerja keras dalam menjaga keselamatan (Safitri *at al.* 2020).

Berdasarkan pengumpulan data melalui kuesioner, pada dimensi ini terdapat satu item dari sebagai indikator dimensi budaya keselamatan, praktik *human resource* keselamatan berkendara, yang memiliki jumlah skor total rendah dari jawaban responden yaitu memperlakukan karyawan sebagai ujung tombak dalam perusahaan. Jumlah skor item pernyataan praktik *human resource* keselamatan berkendara sebagai salah satu dimensi budaya keselamatan dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Grafik Skor Item Pernyataan Praktik *Human Resource* Keselamatan Berkendara

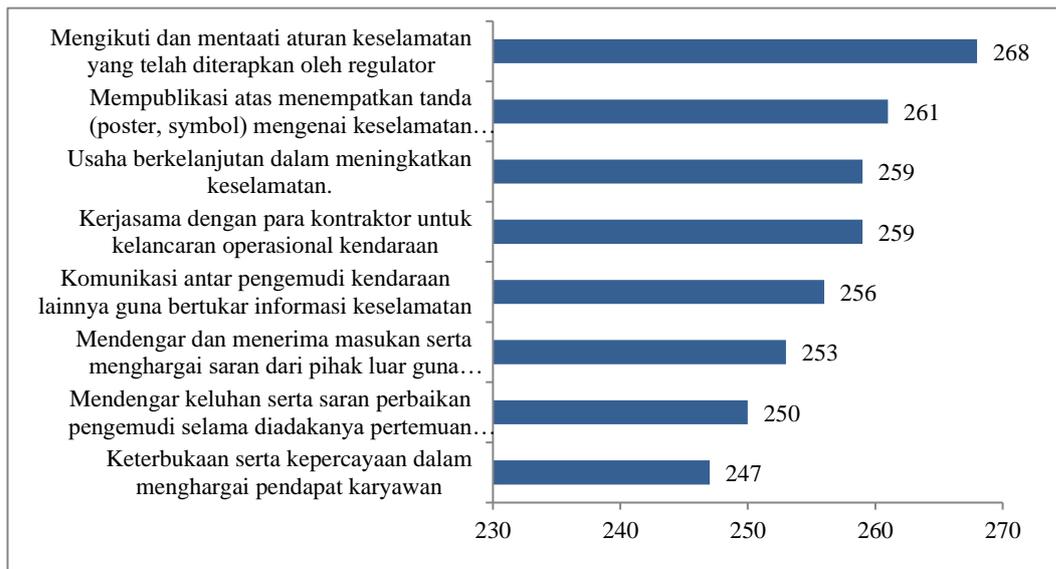
Menurut de Castro *at al.* (2017) budaya keselamatan terwujud dalam sejauh mana praktik SDM secara koheren diartikulasikan untuk menjamin tingkat tinggi kinerja keselamatan. Untuk tujuan ini, organisasi harus mampu mendatangkan pekerja baru (misalnya melalui rekrutmen yang tepat dan praktek seleksi) yang berbagi prioritas keselamatan dan memiliki kemampuan dan kemauan untuk bekerja dengan aman itu harus terus menerus mempersiapkan karyawan, terutama dalam masalah keselamatan (misalnya melalui pelatihan dan penilaian kinerja), dan itu harus mendorong dan memotivasi mereka (misalnya melalui sistem penghargaan formal, seperti penetapan tujuan, promosi atau gaji, serta penghargaan informal, seperti pengakuan) untuk bekerja dengan aman dalam semua kondisi. Dalam budaya keselamatan yang kuat, manajemen dan penyelia melampaui

persyaratan ini, hanya mempekerjakan orang yang menunjukkan sikap, nilai, dan masa lalu pengalaman yang mendukung pekerjaan yang aman.

Manajemen harus memastikan bahwa ada program pelatihan umum dan khusus untuk setiap posisi, yang memungkinkan pemegang pekerjaan mengembangkan kompetensi yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan yang aman dan berkualitas. Dalam konteks ini, kebutuhan dan saran karyawan harus didengarkan dan dipertimbangkan (baik dalam penilaian kinerja sehari-hari maupun formal) sehubungan dengan kontribusi mereka terhadap keselamatan. Pada saat yang sama, manajer dan supervisor harus dilatih tentang cara melakukan penilaian kinerja dan menggunakan teknik umpan balik, untuk mengidentifikasi kebutuhan pelatihan yang menjamin keselamatan. Dalam budaya keselamatan, penilaian kinerja harus mencakup bagian spesifik tentang kesadaran bahaya, kompetensi terkait keselamatan, dan sikap dan perilaku sadar keselamatan (Tronea, 2011).

Kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan, merupakan sejauh mana keselamatan penting untuk perusahaan tercermin dalam perilaku sehari-hari setiap karyawan dalam organisasi, hubungan dengan pihak eksternal (misalnya kontraktor dan badan pengatur), dan kegiatan sehari-hari (Gracia dan Peiro, 2010). Dari hasil analisis regresi menunjukkan bahwa praktik kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan memberikan pengaruh secara langsung terhadap perilaku berkendara aman pengemudi di jalan tol permai sebesar 27,16%, dan merupakan dimensi atau faktor yang paling dominan dari dimensi budaya keselamatan terhadap perilaku berkendara aman pengemudi di jalan Tol Permai.

Kemudian berdasarkan hasil pengumpulan data melalui kuesioner, pada dimensi kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan ini terdapat satu item yang memiliki jumlah skor total rendah yaitu keterbukaan serta kepercayaan dalam menghargai pendapat karyawan. Jumlah skor item pernyataan kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Grafik Skor Item Pernyataan Kegiatan Sehari-Hari dan Perilaku yang Mendukung Keselamatan

Oleh karena itu rekomendasi sebagai peningkatan budaya keselamatan pada dimensi ini adalah agar manajemen memberi tanggapan dan penanganan atas permasalahan yang disampaikan karyawan dicatat dengan jelas dalam sebuah jurnal atau *log book* Kebijakan perusahaan yang berkaitan dengan hal ini didokumentasikan dalam sebuah *database* atau *knowledge management* sistem sebagai referensi untuk masalah serupa yang terjadi di masa yang akan datang (Safitri *at al.* 2020).

Budaya keselamatan diterapkan dalam perilaku dan sikap karyawan. Menurut Schein (2010), perilaku yang diamati adalah artefak budaya dan, dengan demikian, produk dari lapisan budaya yang lebih dalam. Karena budaya adalah kenyataan yang meresap ke seluruh organisasi, budaya keselamatan harus tercermin dalam perilaku sehari-hari seluruh staf, mulai dari karyawan hingga penyelia dan manajemen puncak (misalnya pekerja inti operasi selalu menggunakan peralatan pelindung yang diperlukan untuk melakukan tugas mereka dengan aman; penyedia secara konsisten menunjukkan dukungan dan kesediaan mereka untuk membantu tugas apa pun yang mungkin berdampak langsung atau tidak langsung pada keselamatan; dan manajemen puncak sering berjalan-jalan di lingkungan kerja dan berinteraksi dengan pekerja untuk mencari pemeliharaan dan peningkatan keselamatan).

Untuk memelihara dan meningkatkan kesadaran akan keselamatan, peran utama keselamatan harus selalu dipertimbangkan dalam rapat, publikasi internal, buletin, dan komunikasi formal dan informal lainnya. Ini adalah elemen budaya yang termasuk dalam model budaya Schein (2010) dan Guldenmund (2000). Dalam budaya keselamatan yang kuat, nyaris celaka dan peningkatan keselamatan ditangani dan dikomunikasikan dalam praktik sehari-hari melalui semua metode yang memungkinkan, termasuk pertemuan dengan staf, buletin, surat kabar, dan poster (IAEA, 2010). HSC (2001) juga merekomendasikan penggunaan buletin dan komunikasi perusahaan untuk mendorong komitmen keselamatan oleh semua karyawan. Selain itu, prioritas keselamatan dalam rapat adalah karakteristik organisasi dengan tingkat kecelakaan yang lebih rendah. Kehadiran reguler dan partisipasi aktif dalam pertemuan keselamatan menunjukkan pentingnya keselamatan di semua tingkat hierarki.

Dalam budaya keselamatan yang kuat, keselamatan harus menjadi prioritas ketika menerapkan perubahan dan proses manajemen perubahan yang berfokus pada keselamatan akan diterapkan secara konstan (misalnya, perubahan yang diusulkan sering dipelajari oleh tim multi-disiplin untuk memastikan bahwa sebanyak mungkin sudut pandang digunakan untuk meminimalkan kemungkinan mengabaikan bahaya (Hackman, 2011).

Perilaku Berkendara Aman

Berdasarkan hasil perhitungan dari skala perilaku berkendara aman, diperoleh skor sebagai berikut. Jumlah responden adalah 60 pengemudi dengan skor minimum 73 dan skor maksimum 100. Perhitungan terhadap distribusi skor tersebut adalah: (1) skor rata-rata = 88,27; (2) simpangan baku = 6,042; dan (3) median = 88,5.

Selanjutnya data sebaran skor perilaku berkendara aman pengemudi di jalan tol permai tersebut ditampilkan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dengan lima

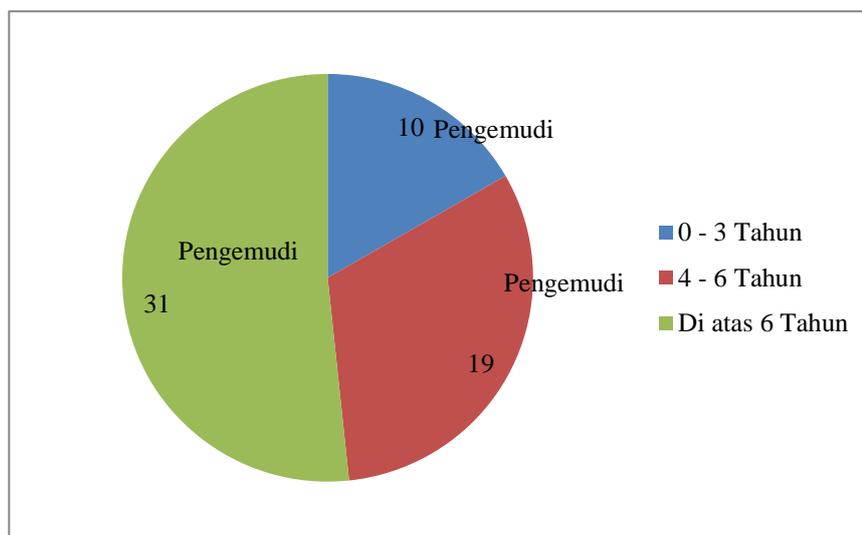
kategori, yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah. Penyebaran distribusi frekuensi data tersebut dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6 Kategorisasi Skor Perilaku Berkendara Aman

Kategori	Kelas Interval	Jumlah Subjek	Presentase (%)
Sangat Tinggi	81 – 100	54	90 %
Tinggi	68 – 80	6	10 %
Sedang	54 – 67	-	-
Rendah	41 – 53	-	-
Sangat Rendah	20 – 40	-	-

Berdasarkan Tabel 5 diketahui distribusi frekuensi skor perilaku berkendara aman terdiri dari lima kelas interval. Skor tertinggi terdapat pada interval 81 – 100 dengan jumlah 54 pengemudi (90%), dan kedua pada interval 68 – 80 dengan jumlah 6 pengemudi (10%). Hasil analisis statistik deksriptif didapatkan angka rata-rata 88,27 terletak pada internal 81 – 100 dengan kategori sangat tinggi. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengemudi yang menjadi responden penelitian ini memiliki perilaku berkendara aman yang sangat tinggi.

Berdasarkan data penelitian, terdapat 54 orang atau 90% pengemudi memiliki angka perilaku berkendara pada kategori sangat tinggi, dan 6 orang atau 10% pengemudi pada kategori tinggi. Dari 60 orang tersebut, sebanyak 93 % atau 56 pengemudi lulusan Akademi/Perguruan Tinggi, sebanyak 7% atau 4 orang diantaranya adalah lulusan SMA/SMK. Melihat data tersebut, angka perilaku berkendara aman yang sangat tinggi paling banyak dimiliki oleh pengemudi dengan lulusan Akademi/Perguruan Tinggi. Kemudian dari data penelitian juga dapat ditinjau lama bekerja para pengemudi, yang dibagi ke dalam tiga kategori yakni 1-3 tahun, 4-6 tahun, dan di atas 6 tahun. Dari 60 orang tersebut, sebanyak 10 orang atau 16,7% pengemudi bekerja kurang lebih empat tahun kebawah, sebanyak 19 pengemudi atau 31,6% bekerja 4 hingga 6 tahun, dan sebanyak 31 pengemudi atau 51,7% bekerja lebih dari 6 tahun. Adapun hasil sebaran masa kerja pengemudi dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Sebaran Masa Kerja Pengemudi

Menurut Avendika (2016) masa kerja dan tingkat pendidikan dapat menjadi salah satu faktor perilaku berkendara aman (*safety driving*). Melihat data yang diperoleh, tingkat pendidikan memberikan pengaruh perilaku berkendara aman (*safety driving*) pengemudi, karena meskipun 93% pengemudi yang memperoleh skor pada kategori tinggi dan sangat tinggi pada variabel perilaku berkendara aman (*safety driving*) merupakan lulusan Akademi/Perguruan Tinggi akan tetapi 7% atau 4 pengemudi yang merupakan lulusan SMA/SMK juga mendapatkan kategori yang sama yaitu pada kategori tinggi dan sangat tinggi. Sama halnya dengan tingkat pendidikan, pada penelitian ini lamanya bekerja pengemudi tidak memberikan pengaruh pada perilaku berkendara aman (*safety driving*), karena tidak hanya pengemudi yang bekerja lebih dari 6 tahun memiliki skor perilaku berkendara aman pada kategori tinggi dan sangat tinggi, namun pengemudi dengan masa kerja 0 – 3 tahun dan 4 – 6 tahun juga berada pada kategori tinggi dan sangat tinggi.

Berdasarkan data skor perilaku berkendara aman yang diperoleh dari responden melalui kuesioner, terdapat tiga pernyataan yang banyak memiliki skor rendah yaitu pengecekan kondisi mesin agar tetap baik, mengemudi dengan kecepatan melebihi batas saat jalanan sepi atau lenggang, dan jarang memanaskan kendaraan terlebih dahulu sebelum digunakan.

1. Pengecekan kondisi mesin agar tetap baik
Merupakan perilaku berkendara aman yang dilakukan setelah mengemudi. Setelah kendaraan digunakan atau dioperasikan maka kendaraan perlu dirawat (*maintenance*) agar kondisinya tetap baik, salah satu hal yang perlu diperhatikan setelah menggunakan kendaraan adalah memeriksa atau mengecek kembali kondisi mesin kendaraan guna menjaga kondisi mesin agar tetap baik (Rizky, 2009)
2. Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas saat jalanan sepi atau lenggang
Menurut Bintaro (dalam Rizky, 2009) perbedaan waktu antara mengebut dan tidak mengebut tidak sampai 5 menit. Dengan mengebut, berarti kita sudah merisikokan diri kita kedalam situasi yang berbahaya. Hal tersebut merupakan salah satu hal yang perlu diperhatikan saat mengemudi atau berkendara.
3. Jarang memanaskan kendaraan terlebih dahulu sebelum digunakan.
Hal ini merupakan perilaku berkendara aman yang dilakukan sebelum mengemudi. Sebelum mengemudi kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga pengemudi dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan. Salah satu hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah memanaskan mesin kendaraan sekitar 10 – 15 menit (Rizky, 2009).

KESIMPULAN

Hubungan antara budaya keselamatan (*safety culture*) terhadap perilaku berkendara aman (*safety driving*) pengemudi di lingkungan jalan tol Permai menunjukkan hasil positif. Hal ini menunjukkan jika semakin tinggi budaya keselamatan pada pengemudi, maka semakin tinggi pula tingkat perilaku berkendara aman pengemudi. Dari ketiga

faktor atau dimensi budaya, kegiatan sehari-hari dan perilaku yang mendukung keselamatan merupakan dimensi atau faktor yang paling dominan dari dimensi budaya keselamatan terhadap perilaku berkendara aman pengemudi di jalan Tol Permai dengan nilai persentase sebesar 27,16%. Variabel budaya keselamatan itu merupakan salah satu faktor-faktor yang turut memberikan pengaruh pada perilaku berkendara aman, dengan sumbangan efektif (SE) = 0,536 tau 53,6 %.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2016. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Avendika, BP. 2016. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang – Surabaya di Terminal Terboyo Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*. Vol. 4, No. 3, ISSN: 2356-3346.
- de Castro, F. J. Gracia, I. Tomás, and J. M. Peiró. 2017. *The Safety Culture Enactment Questionnaire (SCEQ): Theoretical Model and Empirical Validation*, *Accid. Anal. Prev.* Vol. 103, No. pp. 44-55.
- Guldenmund, F. W. 2000. *The nature of safety culture: a review of theory and research*. *Safety Science*, 34(1-3), 215-257.
- Hackman, J.R., 2011. *Collaborative Intelligence. Using Teams to Solve Hard Problems. Lessons from and for Intelligence Professionals*. Berrett Koehler Publishers, Inc., San Francisco, CA.
- HSC, 2001. *The Ladbroke Grove Rail Inquiry, Part 2 Report*. The Rt Hon Lord Cullen PC. Health and Safety Commission Report. HSE Books.
- IAEA, 2010. *Best Practices in the Management of an Operating Experience Programme at Nuclear Power Plants*. International Atomic Energy Agency, Vienna.
- Mokarami. 2019. *The Relationship Between Organizational Safety Culture and Unsafe Behaviors, and Accidents Among Public Transport Bus Drivers Using Structural Equation Modeling*. *Journal Transportation Research*. Part F 6. No. 5. Pp: 46-55.
- Naevestad, Blom, dan Phillips, 2020. *Safety culture, safety management and accident risk in trucking companies*. *Transportation Research Part F* 63 (2020) 325-347.
- Ostrom L, Wilhelmsen C, Kaplan B. 1993. *Assessing Safety Culture*. *Nucl Saf . Journal Transport Policy*. Vol. 34(2):163-72.
- Rizky, Y. 2009. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Driving*) pada Pengemudi Taxi PT X Tahun 2008. *Jurnal Fakultas kesehatan Masyarakat*. Universitas Indonesia.

- Safitri, A. Malinda, N. Azmi, and P. Astuti. 2020. *Warning Display Design for The Transjakarta Bus Cockpit to Minimize The Driver's Error Behavior*. *Proceeding 8th International Seminar on Industrial Engineering and Management*. pp. 23-27.
- Schein, E.H., 2010. *Organizational Culture and Leadership*, 4th ed. Jossey-Bass, San Francisco.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Tronea, M., 2011. *Guidelines for Regulatory Oversight of Safety Culture in Licensees' Organizations*. Draft, Rev. 8. National Commission for Nuclear Activities Control (CNCAN), Bucharest, Romania.