

Analisis Pengaruh *Safety Climate* Terhadap *Safety Related Driving Behaviors* Pengemudi BRT Koridor I dan II Semarang

Eko Sunarto, Heru Prastawa, Purnawan Adi W. *)

*Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro,
Jl. Prof. Soedarto, SH, Kampus Undip Tembalang, Semarang, Indonesia 50275*

ABSTRAK

Kecelakaan merupakan salah satu masalah utama yang ada di jalan raya. Banyak kerugian yang dialami karena kecelakaan baik itu kerugian materi atau bahkan mengakibatkan korban jiwa. Untuk kota Semarang korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2012 sampai akhir tahun 2015 cenderung mengalami kenaikan. Pada tahun 2012 korban jiwa mencapai 176 dan diakhir tahun 2015 korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 192 korban jiwa. Salah satu transportasi darat yang utama dan mampu memuat banyak penumpang dan beroperasi setiap hari di Semarang ialah *Bus Rapid Transit* (BRT) Semarang. Faktor yang sangat berpengaruh terhadap kecelakaan yang tinggi adalah *Safety Behavior* dari pengemudi, dimana *safety behavior* pengemudi buruk atau pengemudi banyak memiliki dan melakukan *unsafe behavior*. *Safety behavior/driver behavior* berkaitan dengan *safety climate* pada suatu perusahaan atau manajemen yang ada dalam hal ini ialah BLU BRT. Dalam penelitian ini *safety climate* yang terbagi atas 6 variabel yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, pelatihan pengemudi dan peraturan keselamatan akan dinilai dengan menggunakan *Safety Climate Questionnaire – Modified for Drivers* (SCQ-MD). Sedangkan untuk *safety behavior/driver behavior* akan dinilai dengan menggunakan *Driver Behavior Questionnaire*(DBQ). Kuisisioner akan disebar dan ditujukan kepada pengemudi BRT Semarang koridor I dan II sebagai objek penelitian. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan variabel – variabel *safety climate* terhadap *safety behavior/driver behavior* dengan menggunakan regresi linier berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa untuk kedua koridor yaitu koridor I dan koridor II BRT Semarang yang paling mempengaruhi *safety behavior/driver behavior* ialah variabel komunikasi dan prosedur.

Kata kunci: *Safety Behavior, Safety Climate, BRT, SCQ-MD, DBQ*

ABSTRACT

[Effect Analysis of Safety Climate on Safety Related Driving Behaviors of BRT Driver's Corridor I and II Semarang] Accidents are one of the main problems on the road. Many of the losses suffered because of the accident either the loss of material or even resulted in casualties. For the Semarang city casualties due to traffic accidents in 2012 until the end of 2015 tend to increase. In 2012 the death toll reached 176 and at the end of 2015 the death toll from traffic accidents reached 192 casualties. One of the main land transportation and able to load many passengers and operate every day in Semarang is *Bus Rapid Transit* (BRT) Semarang. Factors that are very influential on the high accident is the *Safety Behavior* of the driver, where the driver's *safety behavior* is bad or the driver has many and *unsafe behavior*. *Safety behavior / driver behavior* related to the *safety climate* in a company or management in this case is BLU BRT. In this study the *safety climate* is divided into 6 variables, namely communication and procedures, job pressure, management commitment, relationship, driver training and safety rules will be assessed using *Safety Climate Questionnaire - Modified for Drivers* (SCQ-MD). As for the *safety behavior / driver behavior* will be assessed using the *Behavior Driver Questionnaire* (DBQ). Questionnaires will be distributed and addressed to BRT Semarang corridor I and II drivers as research objects. The aim of this study is to analyze correlation between *safety climate* variables and *safety behavior / driver behavior* by using multiple linear regression. The results of this study indicate that for both corridors corridor I and corridor II BRT Semarang most affect the *safety behavior / driver behavior* is the communication and procedure variable.

Keywords: *Safety Behavior, Safety Climate, BRT, SCQ-MD, DBQ*

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan data dari *World Health Organization (WHO)* pada tahun 2015 jumlah korban meninggal dunia di jalan raya ialah 1,25 juta jiwa di seluruh dunia. Itu berarti terdapat korban meninggal dunia kurang lebih sejumlah 3.426 setiap harinya di seluruh dunia pada tahun 2015. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan dari tahun 1992 sampai 2015 di Indonesia cenderung mengalami kenaikan tiap tahunnya. Pada tahun 2015 jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia mencapai 98.970 peristiwa dengan rincian terdapat korban meninggal dunia sejumlah 26.495 jiwa, korban luka berat sejumlah 23.937 orang, korban luka ringan sejumlah 110.714, dan kerugian materi yang ada tidak kurang dari 272 Miliar. Untuk kota Semarang korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2012 sampai akhir tahun 2015 cenderung mengalami kenaikan. Pada tahun 2012 korban jiwa mencapai 176 dan diakhir tahun 2015 korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 192 korban jiwa (BPS Kota Semarang 2016-355). Salah satu transportasi darat yang utama dan mampu memuat banyak penumpang dan beroperasi setiap hari di Semarang ialah *Bus Rapid Trans (BRT)* Semarang.

Berdasarkan dari penelitian Cooper (1999) menjelaskan bahwa kecelakaan kerja banyak terjadi akibat perilaku yang tidak aman dalam hal ini persentasenya mencapai 80 – 95%. Pendapat dari Cooper tersebut didukung oleh hasil riset dari NCS tentang penyebab terjadinya kecelakaan kerja. Hasil riset NCS menjelaskan bahwa penyebab kecelakaan kerja 88% adalah karena *unsafe behavior*, 10 % karena *unsafe condition* dan 2 % tidak diketahui penyebabnya.

Zohar (1980) dalam Lu dkk (2011) menjelaskan bahwa pekerja memandang iklim keselamatan kerja (*safety climate*) di area kerja ialah suatu hal yang penting. *Safety climate* merupakan suatu istilah yang digunakan untuk menggambarkan persepsi karyawan tentang bagaimana penerapan manajemen keselamatan di tempat kerja dan karena itu hal ini tersebut merupakan suatu bentuk spesifik dari iklim organisasi yang didefinisikan sebagai “persepsi bersama tentang nilai-nilai organisasi, norma, keyakinan, praktik dan prosedur” (Guldenmund, 2000, dalam Lu dkk, 2011).

Berdasarkan penjelasan yang ada maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh faktor *safety climate* terhadap *safety* yang berkaitan dengan *driving behavior* pada pengemudi BRT koridor I dan II selanjutnya kemudian mengetahui faktor apa saja yang paling berpengaruh untuk meningkatkan *safety climate* yang dapat mengurangi *unsafe behavior* kemudian dengan sendirinya akan meningkatkan *safety behavior* para pengemudi. Berikut merupakan keseluruhan tujuan penelitian ini :

1. Menganalisis pengaruh variabel - variabel *safety climate* terhadap *driving behavior* pengemudi BRT koridor I dan II Semarang.
2. Menganalisis variabel *safety climate* yang paling berpengaruh terhadap *driving behavior* pengemudi BRT koridor I dan II.
3. Mengetahui *driving behavior* secara langsung pengemudi BRT koridor I dan II Semarang.
4. Memberikan usulan untuk meningkatkan *safety climate* di BLU BRT Semarang koridor I dan II.

2. Tinjauan Pustaka

2.1 *Bus Rapid Transit (BRT)*

BRT adalah sistem angkutan berbasis bis berkualitas tinggi, yang bergerak dengan cepat, nyaman, dan efektif pada suatu infrastruktur jalur jalan yang terpisah, mempunyai karakteristik operasional yang cepat dengan frekuensi tertentu, serta mempunyai sistem pemasaran dan layanan pelanggan yang prima (Wright, 2007). BRT adalah suatu moda transportasi cepat yang merupakan kombinasi kualitas angkutan dengan fleksibilitas bis. Pada dasarnya BRT dapat bersaing dalam hal kinerja dan kenyamanan dengan moda transportasi modern, tetapi dengan biaya investasi yang lebih kecil (Thomas, 2000).

Bus Rapid Transit adalah salah satu jenis alat transportasi publik berupa bis dengan sistem yang terintegrasi dengan baik. Rutenya memiliki keterjangkauan yang luas dan terminal yang terintegrasi dengan baik. *Bus Rapid Transit* memberikan layanan lebih cepat dan efisien dibandingkan alat transportasi sejenis lainnya. Sistemnya berkelanjutan, maksudnya setiap ± 15 menit ada pemberhentian di tiap halte (Putra, 2014).

2.2 Safety Climate

Menurut Neal & Griffin (2002) iklim keselamatan mengacu pada persepsi mengenai prosedur, kebijakan, dan pelaksanaan berkaitan dengan keamanan ditempat kerja. Wiegmann (2002) menjelaskan bahwa iklim keselamatan (*Safety Climate*) berkaitan dengan persepsi karyawan dari budaya keselamatan namun dengan pengaruh yang lebih pada keseluruhan organisasi. Iklim keselamatan merupakan isu yang tidak dapat diraba atau tidak dapat dinyatakan secara jelas karena relatif tidak stabil dan individu bisa berubah tergantung dari keadaan yang ada pada lingkungan saat itu dan kondisi lingkungan kerja secara umum.

Dari hal yang dijelaskan Wiegmann diatas dapat diketahui bahwa iklim keselamatan itu berubah-ubah sehingga perilaku individu pun ikut berubah-ubah pula, karena persepsinya terhadap keadaan yang ada pada lingkungan kerja. Seperti data kecelakaan yang terjadi pada BRT koridor I dan II setiap tahunnya jumlah kecelakaanyang terjadi tidak tentu. Persepsi karyawan terhadap iklim keselamatan ialah bagaimana karyawan merespon prosedur, kebijakan, dan praktik yang berkaitan dengan keselamatan di dalam perusahaan/organisasi tempat karyawan tersebut bekerja.

Dalam penelitian ini indikator yang digunakan untuk mengukur *safety climate* ialah dengan *Safety Climate Questionnaire – Modified for Drivers (SCQ-MD)* yang dikembangkan oleh Wills dkk(2005). Kuisisioner ini dibuat khusus untuk pengemudi, dikembangkan dari kuisisioner aslinya yaitu *Safety Climate Questionnaire* yang dibuat oleh Glendon dan Litherland's (2001). Ada 7 item yang dieliminasi dari kuisisioner asli dan terdapat 15 item tambahan yang digunakan. Hal tersebut dilakukan untuk menyesuaikan dengan konteks pekerjaan yang berkaitan dengan mengemudikan kendaraan. Dalam SCQ-MD terdapat 35 item diukur dengan 5 point skala Likert yang mencakup 6 variabel yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, hubungan, komitmen manajemen, pelatihan pengemudi serta peraturan keselamatan.

2.3 Safety Behavior

Ndraha (2003) menjelaskan bahwa perilaku adalah operasionalisasi dan aktualisasi sikap seseorang atau suatu kelompok dalam atau

terhadap suatu (situasi dan kondisi) lingkungan (masyarakat, alam, teknologi, atau organisasi).

Menurut Megginsons (dalam Mangkunegara, 2004) keselamatan kerja merujuk pada kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian ditempat kerja. Resiko keselamatan ialah aspek-aspek dari lingkungan kerja yang dapat menyebabkan keseleo, patah tulang, kerugian alat tubuh, penglihatan, dan pendengaran.

Perilaku keselamatan (*Safety behaviour*) menurut APA *dictionary of psychology* (2007) adalah suatu perilaku yang dilakukan dengan ketertarikan individu dalam usaha untuk memperkecil atau mencegah suatu bencana yang ditakutkan.

2.4 Safety Related Driving Behaviors

Perilaku mengemudi yang aman dapat menghindarkan seorang pengemudi dari masalah yang terjadi di jalan misalnya saja kecelakaan. Perilaku mengemudi yang aman dalam hal ini meliputi perilaku sebelum mengemudi dan perilaku saat mengemudi. Pengemudi yang baik harus selalu memperhatikan 4A, yaitu *alertness* (kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), *attitude* (tingkah laku) dan *anticipation* (antisipasi).

- a. *Alertness* (kewaspadaan) dalam hal ini berkaitan dengan pengemudi harus bisa mengetahui bagaimana cara mengendalikan kendaraannya dan keluar dari kondisi yang ada pada saat itu misal tergelincir.
- b. *Awareness* (kesadaran) berkaitan dengan aspek dimana pengemudi harus dapat menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraannya.
- c. *Attitude* (tingkah laku) berkaitan dengan masalah perilaku pengemudi dalam interaksinya dengan pengemudi lain atau dalam mematuhi peraturan dan rambu lalu lintas yang ada.
- d. *Anticipation* (antisipasi) hal ini berkaitan dengan pengemudi yang harus secara terus menerus mengaati area sekitar untuk mengetahui adanya potensi bahaya, misalnya pejalan kaki atau motor yang berbelok secara tiba-tiba tanpa memberikan tanda.

Dalam penelitian ini untuk mengukur kebiasaan atau perilaku mengemudi digunakan *Driver*

Behavior Questionnaire (DBQ). Dalam kuisisioner ini terdapat 29 item diukur dengan 5 point skala Likert yang terbagi atas 4 sub bagian yaitu mengenai kesalahan pengemudi, kebiasaan melakukan perawatan sebelum melakukan perjalanan, gangguan pada pengemudi dan pelanggaran.

3. Metode Penelitian

3.1 Desain Penelitian

Objek penelitian adalah *Bus Rapid Transit (BRT)* koridor I dan II Semarang. Responden dalam penelitian ini ialah 33 pengemudi BRT koridor I dan 32 pengemudi BRT koridor II. Data diperoleh melalui kuisisioner. Kuisisioner yang dibagikan terdiri dari dua jenis kuisisioner yaitu *Safety Climate Questionnaire – Modified for Drivers (SCQ-MD)* (Wills dkk, 2005) yang digunakan untuk mengukur *safety climate* yang terdiri dari enam variabel yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, pelatihan pengemudi serta peraturan keselamatan. Selanjutnya *Driver Behavior Questionnaire (DBQ)* (Wills dkk, 2006) yang digunakan untuk mengukur *safety behavior/driver behavior*.

Safety Climate Questionnaire – Modified for Drivers (SCQ-MD) memiliki 35 item pernyataan diukur dengan 5 point skala Likert yang mencakup 6 variabel yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, hubungan, komitmen manajemen, pelatihan pengemudi serta peraturan keselamatan.

Driver Behavior Questionnaire (DBQ) memiliki 29 item pernyataan diukur dengan 5 point skala Likert yang terbagi atas 4 sub bagian yaitu mengenai kesalahan pengemudi, kebiasaan melakukan perawatan sebelum melakukan perjalanan, gangguan pada pengemudi dan pelanggaran.

3.2 Hipotesis Awal dan Model Konseptual Regresi Linier Berganda

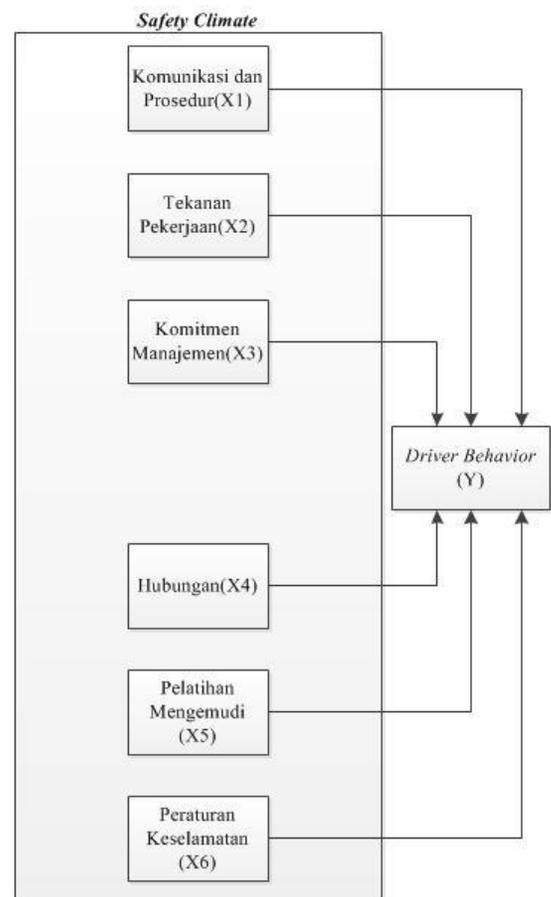
Berdasarkan latar belakang masalah yang terjadi, serta tujuan yang ingin dicapai, maka terdapat 2 hipotesis awal yang akan diuji untuk menjawab tujuan penelitian berdasarkan teori – teori yang didapatkan, yaitu sebagai berikut:

H_1 : Variabel – variabel *safety climate* berpengaruh secara simultan terhadap *safety behavior/driver behavior*.

Hipotesis 1 disimpulkan untuk membuktikan apakah dari variabel - variabel independen *safety climate* yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, pelatihan pengemudi, dan peraturan keselamatan berpengaruh secara simultan terhadap *safety behavior/driver behavior*.

H_2 : Variabel – variabel *safety climate* berpengaruh signifikan secara individual terhadap *safety behavior/driver behavior*.

Hipotesis 2 dapat disimpulkan bahwa, variabel – variabel *safety climate* yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, pelatihan pengemudi, dan peraturan keselamatan berpengaruh secara individual terhadap *safety behavior*.



Gambar 1 Model Konseptual Penelitian

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Pengolahan Data

Data didapatkan dari *score* kuisioner SCQ-MD dan DBQ. Responden yang mengisi kuisioner adalah pengemudi BRT koridor I Semarang dengan jumlah 33 orang dan pengemudi BRT koridor II Semarang dengan jumlah 32 orang. Pengambilan data dilakukan di empat tempat yaitu terminal Penggaron, terminal Mangkang, terminal Ungaran dan terminal Terboyo.

Metode yang digunakan untuk mengetahui pengaruh *safety climate* dan terhadap *driver behavior* pengemudi BRT adalah regresi linier berganda, dimana variabel dependennya adalah *driver behavior* dan variabel independennya adalah komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, pelatihan pengemudi, dan peraturan keselamatan.

Sebelum dilakukannya regresi linier berganda tersebut terdapat beberapa uji asumsi klasik yang harus dipenuhi yaitu:

- Uji Normalitas

Uji Normalitas bertujuan untuk mengetahui distribusi data dalam variabel yang digunakan dalam penelitian. Data yang baik dan layak yang digunakan dalam

penelitian adalah data yang berdistribusi normal. Untuk menguji apakah distribusi normal atau tidak dapat dilihat menggunakan uji statistik non – parametrik *Kolmogorov – Smirnov* (KS). Jika hasil *Kolmogorov – Smirnov* (KS) menunjukkan nilai signifikan > 0,05 maka data residual terdistribusi dengan normal (Arifiyani, 2012)

- Uji Linieritas

Uji ini digunakan untuk melihat apakah spesifikasi model yang digunakan sudah benar atau tidak. Pengujian linearitas antara variabel dependen dan variabel independen dapat dilakukan dengan melihat nilai p value (*deviation from linearity* > 0,05, apabila syarat tersebut terpenuhi maka dapat dikatakan bahwa model regresi linear (Arifiyani, 2012).

- Uji Heterokedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi perbedaan variance residual suatu periode pengamatan ke periode pengamatan yang lain. Jika variance residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut

Tabel 1 Rekapitulasi Hasil Pengolahan Data Untuk Koridor I dan Koridor II

No	Jenis Uji/Kriteria	Koridor I	Koridor II
1	Uji Reliabelitas	Reliabel	
2	Uji Validitas	Valid	
3	Uji Normalitas	Lolos Uji	
4	Uji Multikolinieritas	Lolos Uji	
5	Uji Heteroskedastisitas	Lolos Uji	
6	Uji Linieritas	Lolos Uji	
7	Analisis Regresi Linier Berganda	$Y = -1,094 + 1,17 X_1 - 0,404 X_2 + 0,762 X_3 + 0,364X_4 - 0,037X_5 - 0,625 X_6$	$Y = 0,114 + 0,861 X_1 - 0,357 X_2 + 0,748 X_3 + 0,505X_4 - 0,083X_5 - 0,717 X_6$
8	Uji F	Semua variabel independen berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen.	Semua variabel independen tidak berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen

Lanjutan Tabel 1 Rekapitulasi Hasil Pengolahan Data Untuk Koridor I dan Koridor II

9	Uji t	Variabel komunikasi dan prosedur, komitmen manajemen, dan peraturan keselamatan memiliki pengaruh positif atau negatif secara signifikan terhadap driver behavior	
10	Koefisien Determinasi	0,369	0,21
11	Variabel yang Paling Berpengaruh	Komunikasi dan Prosedur	

homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki kesamaan variance residual suatu periode pengamatan dengan pengamatan yang lain, atau homoskedastisitas dan tidak terjadi heteroskedastisitas.

- Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas, diperlukan untuk mengetahui apakah ada tidaknya variabel independen yang memiliki kemiripan dengan variabel independen lain dalam satu model. Deteksi multikolinearitas pada suatu model dapat dilihat jika nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) tidak lebih dari 10 dan nilai *Tolerance* tidak kurang dari 0,1 maka model tersebut dapat dikatakan terbebas dari multikolinearitas. $VIF = 1/Tolerance$, jika $VIF = 10$ maka $Tolerance = 1/10 = 0,1$. Nilai VIF merupakan tingkat keeratan hubungan antara suatu variabel bebas dengan variabel bebas lainnya (Arifiyani, 2012).

Setelah semua uji asumsi klasik sudah lolos uji baru dilakukan regresi linier berganda yang dilakukan dengan menggunakan *software* SPSS. Persamaan 1 ialah hasil yang didapat untuk koridor I:

$$Y = -1,094 + 1,17 X_1 - 0,404 X_2 + 0,762 X_3 + 0,364 X_4 - 0,037 X_5 - 0,625 X_6 \dots\dots\dots(1)$$

Dari persamaan 1 didapatlah variabel *driver behavior* memiliki nilai konstanta -1,094 dan *unstandardized beta coefficients* dari uji regresi variabel komunikasi dan prosedur sebesar 1,17; tekanan pekerjaan sebesar - 0,404; komitmen manajemen sebesar 0,762; hubungan sebesar 0,364; pelatihan pengemudi sebesar - 0,037 dan peraturan keselamatan sebesar - 0,625.

Selanjutnya persamaan 2 ialah hasil yang didapat untuk koridor II.

$$Y = 0,114 + 0,861 X_1 - 0,357 X_2 + 0,748 X_3 + 0,505 X_4 - 0,083 X_5 - 0,717 X_6 \dots\dots\dots(2)$$

Dari persamaan 2 didapatlah bahwa variabel *driver behavior* memiliki nilai konstanta 0,114 dan *unstandardized beta coefficients* dari uji regresi variabel komunikasi dan prosedur sebesar 0,861; tekanan pekerjaan sebesar - 0,357; komitmen manajemen sebesar 0,748; hubungan sebesar 0,505; pelatihan pengemudi sebesar - 0,083 dan peraturan keselamatan sebesar - 0,717.

Setelah didapatkan persamaan regresinya kemudian dilanjutkan dengan menguji hasil dengan uji F, uji t dan nilai koefisien determinasi (R^2) sehingga didapatlah hasil seperti yang ditunjukkan di tabel 1. Dari hasil uji didapat untuk variabel yang paling berpengaruh terhadap *driver behavior* pada koridor I dan koridor II ialah variabel komunikasi dan prosedur.

Untuk pengamatan *driver behavior* secara langsung terhadap pengemudi peneliti mengadopsi DBQ dalam prosesnya.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang telah dilakukan dan untuk menjawab tujuan penelitian, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Variabel – variabel *safety climate* yang berpengaruh terhadap *driver behavior* dalam penelitian ini ada enam yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen manajemen, hubungan, pelatihan pengemudi dan peraturan keselamatan. Dari enam variabel tersebut terdapat tiga variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap *driver behavior* baik itu di koridor I maupun koridor II yaitu variabel komunikasi dan prosedur, komitmen manajemen, dan peraturan keselamatan. Untuk variabel

- lainnya yaitu tekanan pekerjaan, hubungan, dan pelatihan pengemudi tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *driver behavior* baik pada koridor I maupun koridor II.
2. Dari hasil analisis regresi linier berganda menunjukkan bahwa variabel *safety climate* yang paling berpengaruh terhadap *driver behavior* dari yang paling besar pengaruhnya sampai yang terkecil pengaruhnya untuk koridor I dan koridor II ialah komunikasi dan prosedur, komitmen manajemen, dan peraturan keselamatan.
 3. Dalam pengamatan ada beberapa item tindakan yang merujuk pada *unsafe behavior* pada pengemudi yang ditemukan. Hal – hal tersebut ialah :
 - a) Tidak melihat pejalan kaki yang akan menyeberang saat menepikan kendaraan.
 - b) Salah memperkirakan kecepatan kendaraan dari arah berlawanan saat akan menyalip.
 - c) Mengerem mendadak atau salah mengarahkan kendaraan saat tergelincir
 - d) Mengemudi terlalu dekat dan memberi tanda klakson kepada pengemudi di depan agar melaju lebih cepat atau menyingkir dari jalan.
 - e) Menggunakan hp saat mengemudi.

Item yang paling banyak ditemukan ialah item c dan d.
 4. Usulan yang diberikan untuk meningkatkan *safety climate* di BLU BRT koridor I dan koridor II Semarang ialah sebagai berikut :
 - a) Diadakan apel sebelum para pengemudi melaksanakan pekerjaan. Dalam apel pengemudi diberi arahan untuk selalu berkendara dengan memperhatikan faktor keselamatan, mentaati segala peraturan dan selalu berkonsentrasi dalam berkendara.
 - b) Pelatihan pengemudi dilakukan untuk tiap periode tertentu misal 1 tahun sekali, tidak hanya diawal penerimaan bekerja.
 - c) Sebaiknya peraturan keselamatan kerja yang sudah ada atau belum dibuat secara tertulis sehingga dapat dijadikan acuan, lebih jelas dan menjadi bukti yang mengikat.

- d) Dilaksanakan pemberian reward tiap periode tertentu misal 3 bulan sekali dan punishment dibuat dan dilakukan secara tegas.

Daftar Pustaka

- Arifiyani, H. A. (2012). *Pengaruh Pengendalian Intern, Kepatuhan dan Kompensasi Manajemen Terhadap Perilaku Etis Karyawan*. Universitas Negeri Yogyakarta, 1(1), 6-12.
- Badan Pusat Statistik Indonesia : Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2015. Diakses pada tanggal 11 Mei 2017 dari <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134>
- Badan Pusat Statistik Kota Semarang : Kota Semarang dalam Angka 2016. Diakses pada tanggal 11 Mei 2017 dari <https://semarangkota.bps.go.id/website/pdfpublikasi/Kota%20Semarang%20dlm%20Angka%202016-wm.pdf>
- Cooper, M.D. (1999). *What is Behavioral Safety?*. *Journal of Safety Research*, 30, 309-328
- Glendon, A. I., & Litherland, D. K. (2001). *Safety climate factors, group differences, and safety behaviour in road construction*. *Safety Science*, 39, 157–188.
- Lu, Chin-Shan. Yang, Chung-Shan. (2011). *Safety Climate and Safety Behavior in the Passenger Ferry Context*. *Accident Analysis and Prevention*. 43, 329-341.
- Mangkunegara, P. (2004). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Ndraha, T. (2003). *Budaya Organisasi*. Jakarta: Rineka Cipta.

- Neal, A. & Griffin, M. A. (2002). *Safety Climate and Safety Behavior*. Australian Journal of Management.
- Putra, T. K., & Kurnia, A. S. (2014). *Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang*. Ejournal Undip, 3(1), 1-15.
- Thomas, E. (2000). *Bus Rapit Transit*, Presentation at the Institute of Transportation Engineers, Annual Meeting, Chicago.
- Wiegman, D. A., Zhang, H., Thaden, T. V., Sharma, G., & Mitchell, A. (2002). *A Sythesis of Safety Culture and Safety Climate Research*. Journal of Safety Research, 33, 112 – 129.
- Wills, A. R., Biggs, H. C., & Watson, B. (2005). *Analysis of Safety Climate Measure for Occupational Vihicle Drivers and Implications for Safer Workplace*, Australian Journal of Rehabilitation Counselling. 11.(1), 8-21.
- Wills, A. R., Biggs, H. C., & Watson, B. (2006). *Comparing safety climate factors as predictors of work-related driving behavior*, Journal of Safety Research. 37. 375 - 383.
- World Health Organization : Global Status Report on Road Safety 2015. Diakses pada tanggal 10 Mei 2017 dari http://www.who.int/violence_injury_prevention/roadsafety_status/2015/en/
- Wright, H (2007). *Bus Rapit Transit Planning Guide*. Transportation and Development Policy (ITDP), New York.