



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**EVALUASI PELAKSANAAN PROGRAM *MOTOR VEHICLE*  
*SAFETY* DI PT. CPI WILAYAH OPERASI  
SUMATERA (SMO) TAHUN 2010**

**TESIS**

**Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar  
Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja**

**ASRIL  
NPM : 0806442241**

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
PROGRAM STUDI MAGISTER KESELAMATAN  
DAN KESEHATAN KERJA  
UNIVERSITAS INDONESIA  
DEPOK , JULI 2010**

Universitas Indonesia

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Asril

NPM : 0806442241

Tanda Tangan :

Tanggal : Juli 2010

## HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :  
 Nama : Asril  
 NPM : 0806442241  
 Program Studi : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
 Judul : Evaluasi Pelaksanaan Program *Motor Vehicle Safety*  
 di PT. CPI Wilayah SMO Tahun 2010.

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Hendra, SKM, M.K.K.K ( )  
 Penguji : Drs. Ridwan Z Sjaaf, MPH ( )  
 Penguji : DR. Robiana Modjo, SKM, M.Kes ( )  
 Penguji : Dr. Tata Soemitra, DIH, MHSc ( )  
 Penguji : Syahrul Efendi P, SKM, M.K.K.K ( )

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 02 Juli 2010

Universitas Indonesia

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya:

Nama : Asril

NPM : 0806442241

Mahasiswa Program : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Tahun Akademik : 2008

Menyatakan bahwa saya tidak melakukan kegiatan plagiat dalam penulisan tesis saya berjudul :

Evaluasi Pelaksanaan Program *Motor Vehicle Safety* di PT. CPI Wilayah SMO Tahun 2010.

Apabila suatu saat nanti terbukti saya melakukan plagiat maka saya akan menerima sanksi yang telah ditetapkan.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Depok, 02 Juli 2010

(Asril)

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Asril

NPM : 0806442241

Program Studi : Magister

Departemen : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Fakultas : Kesehatan Masyarakat

Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul: *Evaluasi Pelaksanaan Program Motor Vehicle Safety* di PT. CPI Wilayah SMO Tahun 2010

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok

Pada tanggal : Juli 2010

Yang Menyatakan

(Asril)

Universitas Indonesia

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

Nama : Asril  
Tempat /Tanggal lahir : Duri, 27 januari 1978  
Alamat : Jl Daru-daru Raya, Perumahan Duta Insani Bol.  
D/2 Tangkerang Timur, Pekanbaru.  
Status Keluarga : Menikah  
Alamat instansi : Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKES) Hang Tuah  
Pekanbaru

## Riwayat Pendidikan :

1. SD Negeri 015 Duri Timur, Kec. Mandau, Kab. Bengkalis, Riau lulus tahun 1990.
2. SMP Negeri 1 Simpang Padang Duri, Kab.Bengkalis, Riau lulus tahun 1993.
3. SMA Negeri 1 Padang, lulus 1996
4. Akademi Gizi Depkes RI Padang, lulus tahun 1999.
5. FKMUI, Jurusan K3, lulus tahun 2003
6. Pendidikan Magister K3, FKM-UI 2008 s/d sekarang .

## Riwayat Pekerjaan :

1. Stikes Hang Tuah Pekanbaru, tahun 2004 - 2009

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala berkat, rahmat dan karuniaNya, penulis dapat menyelesaikan proposal tesis ini. Penulisan Tesis ini sebagai salah satu syarat mencapai gelar Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan proposal tesis ini, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan proposal tesis ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Hendra, SKM, M.K.K.K, selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengerahkan saya dalam penyusunan proposal tesis ini.
2. Bapak Drs. Ridwan Z Sjaaf, MPH, selaku penguji pada seminar proposal tesis ini.
3. Pihak PT. CPI Wilayah SMO, yang telah memberikan ijin bagi penulis dalam melakukan penelitian tesis ini.
4. Istriku tercinta yang dengan penuh kesabaran dan pengorbanan, selalu mendukung penulis baik moril maupun materil, serta buah hatiku yang tercinta yang setiap saat selalu menjadi semangat penulis untuk menyelesaikan studi ini.
5. Kedua Orang tua yang telah memberikan doa, bantuan dukungan material dan moral
6. Sahabat S2K3 Angkatan 2008, yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan proposal tesis ini.

Akhir kata, penulis berharap Alloh, SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu dalam penulisan proposal tesis saya ini.

Depok, Juli 2010

Penulis

Universitas Indonesia

## ABSTRAK

Nama : Asril  
 Program Studi : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
 Judul : Evaluasi Pelaksanaan Program *Motor Vehicle Safety* di PT. CPI  
 Wilayah SMO Tahun 2010

Kecelakaan kendaraan bermotor adalah penyebab utama yang fatal di PT.CPI. Jumlah kejadian kecelakaan kendaraan bermotor (*motor vehicle crash*) di PT.CPI wilayah SMO, lebih banyak dibandingkan jumlah kejadian kecelakaan kerja lainnya. PT CPI wilayah SMO telah menerapkan program-program keselamatan berkendara. Untuk mengetahui hal-hal yang menyebabkan tidak optimalnya pelaksanaan program keselamatan berkendara di area kerja PT CPI wilayah SMO, maka perlu dilakukan penelitian tentang “Evaluasi Pelaksanaan Program *Motor Vehicle Safety* di area kerja PT CPI wilayah SMO tahun 2010. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui efektivitas program keselamatan berkendara di PT CPI wilayah SMO tahun 2010. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan desain deskriptif kualitatif dengan rancangan penelitian observasional. Informan dalam penelitian terdiri dari Advisor HES Loss Prevention, HES analysis, HES Engineer , Group Leader Production Process & Treatment, Occupational Health Specialist dan Operator/Driver dari kontraktor. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi dan telaah dokumen. Untuk menganalisis keabsahan data dilakukan dengan triangulasi sumber dan metode. Dari hasil penelitian ditemukan bahwa manajemen PT. CPI sudah mengeluarkan kebijakan mengenai keselamatan dalam berkendara yang dituangkan di dalam *Motor Vehicle Safety Operational Excellence (OE) Process. journey planning, Defensive Drive Course, Driver Improvement Monitor* dan Standar Operasional Kendaraan yang sudah dilaksanakan di PT. CPI secara umum sudah relevan, tepat waktu, dikelola oleh SDM yang sesuai, adanya kerjasama dan komunikasi tim yang efektif dan memberikan manfaat kepada pegawai. Program keselamatan kendaraan yang paling efektif dilaksanakan adalah program *Defensive Driver Course (DDC)*. Pihak perusahaan perlu memberikan penekanan kepada kontraktor agar lebih memperhatikan keselamatan kerja, melakukan pengawasan yang intensif dan perlu menetapkan standar mutu terhadap pelaksanaan program keselamatan berkendara.

Kata Kunci: Efektivitas Program, Keselamatan Berkendara, *Motor Vehicle Safety*.

Daftar Pustaka: 31 (1990-2009)



## ABSTRACT

Name : Asril  
Study program : Magister of Occupational Health and Safety  
Title : The evaluation of Motor Vehicle Safety Program at PT.  
CPI region Sumatera Operation (SMO), 2010

Motor vehicle accidents are the leading cause of fatality in PT.CPI. The number of motor vehicle crashes in PT.CPI region Sumatera Operation (SMO), more than the amount of other work accident. PT CPI SMO region have adopted driving safety programs. To know the cause of implementation of road safety programs is not optimal in the work area PT CPI region SMO, it is necessary to do research on "Evaluation of Motor Vehicle Safety Program Implementation in the work area PT CPI region SMO 2010. The purpose of this study is to determine the effectiveness of driving safety program in PT CPI region SMO 2010. This research is conducted using an observational research designs by using descriptive qualitative approach. Informants in the study consisted of Loss Prevention Advisor HES, HES analysis, HES Engineer, Group Leader Production Process & Treatment, Occupational Health Specialist and Operator / Driver from contractors. Data was collected through in-depth interviews, observation and document review. To analyze the validity of the data was done by triangulation of sources and methods. From the research found that the management of PT. CPI has issued a policy on safety in driving and as outlined in the Motor Vehicle Safety Operational Excellence (OE) Process. Journey planning, Defensive Drive Course, Driver Improvement Monitor and Vehicle Operating Standards which have performed at PT CPI generally have been relevant, timely, managed by the appropriate human resources, cooperation and effective team communication and provide benefits to employees. Vehicle safety program is the program most effectively implemented Defensive Driver Course (DDC). The company needs to give emphasis to the contractors to pay more attention to safety, conduct intensive supervision and need to set the quality standard of driving safety program implementation.

Key words: Program effectiveness, motor vehicle safety

Reference : 31 (1990-2009)

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	v
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR SINGKATAN	ix
<b>1 PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	5
1.3 Pertanyaan Penelitian	5
1.4 Tujuan Penelitian	6
1.4.1 Tujuan Umum	5
1.4.2 Tujuan Khusus	5
1.5 Manfaat Penelitian	7
1.6 Ruang Lingkup	7
<b>2 TINJAUAN PUSTAKA</b>	<b>9</b>
2.1 Kecelakaan Lalu Lintas	9
2.1.1 Defenisi Kecelakaan Lalu Lintas	9
2.1.2 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Kendaraan	10

2.2	Sistem Manajemen Keselamatan di Jalan	12
2.3	Program Keselamatan Berkendara	14
2.4	Program Keselamatan Berkendara di Beberapa Perusahaan	22
2.4	Evaluasi Program	26
<b>3</b>	<b>KERANGKA KONSEP DAN DEFENISI OPERASIONAL</b>	44
3.1	Kerangka Teori	44
3.2	Kerangka Konsep	45
3.3	Definisi Istilah	46
<b>4</b>	<b>METODOLOGI PENELITIAN</b>	49
4.1	Disain Penelitian	49
4.2	Waktu dan Tempat Penelitian	49
4.3	Informan Penelitian	49
4.4	Unit Analisis	50
4.5	Teknik Pengumpulan Data	50
4.6	Pengolahan dan Analisis Data	50
4.7	Rencana Pemeriksaan Keabsahan Data (Triangulasi)	52
<b>5.</b>	<b>GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN</b>	52
5.1	Sejarah PT. CPI	52
5.2	Kegiatan Operasi	54
5.3	Sumber Daya Manusia	55
5.4	Visi, Misi dan Nilai Dasar	55
5.5	Struktur Organisasi	56
5.6	Operational Excellence Management System	57
5.7	Departemen Health, environment and Safety	57
5.8	Hierarki HES PT. CPI	58

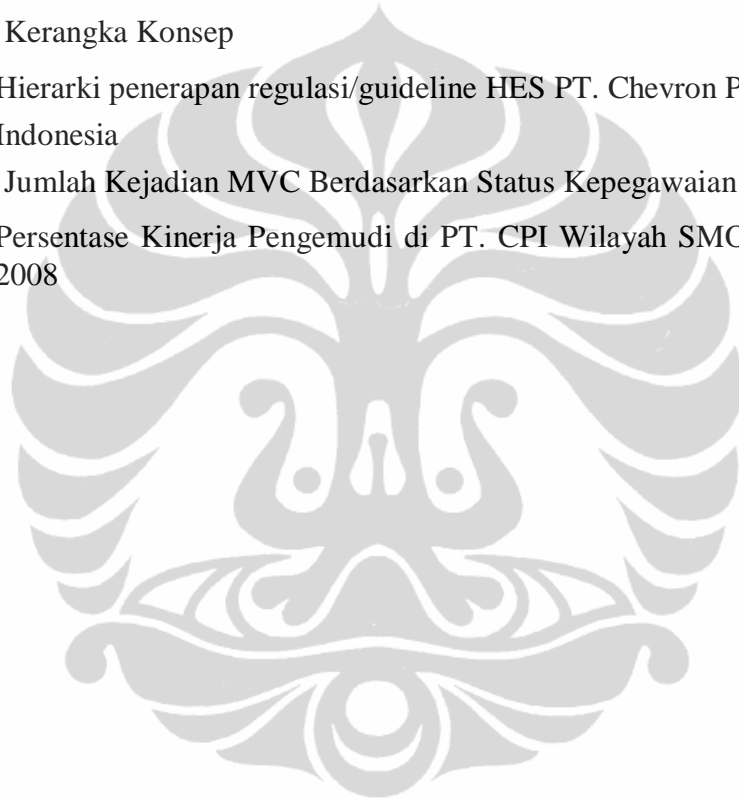
<b>6</b>	<b>HASIL PENELITIAN</b>	60
6.1	Kerangka Penyajian	60
6.2	Karakteristik Informan	60
6.3	Progam MVS di PT. CPI Wilayah SMO	61
6.4	Profil Kejadian MVC di PT. CPI	70
6.5	Evaluasi Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI SMO	75
6.6	Pencapaian Hasil Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI	89
<b>7</b>	<b>PEMBAHASAN</b>	90
7.1	Keterbatasan Penelitian	90
7.2	Profil Kejadian MVC di PT.CPI	90
7.3	Evaluasi Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI SMO	91
7.4	Pencapaian Hasil Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI	104
<b>7</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN</b>	105
7.1	Kesimpulan	105
7.2	Saran	106
	Daftar Pustaka	108
	Lampiran	111

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Kasus Kejadian Incident dan MVC yang Dilaporkan di PT. CPI wilayah SMO Tahun 2008	4
Tabel 2.1	Model CIPP	31
Tabel 4.1	Informan Penelitian	49
Tabel 6.1	Karakteristik Informan	60
Tabel 6.2	Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Lokasi Kejadian	71
Tabel 6.3	Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Tipe Kendaraan	72
Table 6.4	Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Waktu Kejadian	72
Tabel 6.5	Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Tipe Kecelakaan	73
Tabel 5.6	Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Faktor Penyebab	74
Tabel 5.7	Pencapaian Hasil Pelaksanaan Progam MVS	89
Tabel 7.1	Matriks Efektivitas Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI Wilayah SMO	104

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar.2.1	Model ELWA	29
Gambar.2.2	<i>Model Delineating Program Elements in The Evaluation Process</i> (Shortell and Richerdson)	35
Gambar 3.1	Kerangka Teori	44
Gambar 3.2	Kerangka Konsep	45
Gambar 5.1	Hierarki penerapan regulasi/guideline HES PT. Chevron Pacific Indonesia	59
Gambar 6.1	Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Status Kepegawaian	70
Gambar 7.1	Persentase Kinerja Pengemudi di PT. CPI Wilayah SMO Tahun 2008	100



## DAFTAR SINGKATAN

SMO = Sumatera Operation

MVC = Motor Vehicle Crash

MVS = Motor Vehicle Safety

WHO = World Health Organisation

DIM = Driver Improvement Monitor

DDC = Defensive Driving Course

*ILCI = International Loss Control Institute*

*NETS = Network of Employers Traffic Safety*

*ELWA = Education and Learning Wales*

*IBU = Indonesia Business Unit*

*SBU = Strategic Business Unit*

HES = Health Environment and Safety

OE = Organisation Excellence



## BAB 1 PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi darat merupakan salah satu sektor teknologi yang terus mengalami perkembangan. Hal ini dapat dilihat dari jumlah dan jenis kendaraan yang semakin banyak dan arus lalu lintas yang dari hari ke hari semakin padat. Inovasi dalam bidang ini berjalan terus-menerus seiring dengan kebutuhan manusia akan daya jangkau dan jelajah yang semakin besar. Akan tetapi di sisi lain, apabila tidak ditangani dengan baik teknologi ini dapat berubah menjadi mesin pembunuh yang sangat berbahaya (Subair, 2009).

Jika kita lihat tingkat kecelakaan transportasi jalan di dunia berdasarkan laporan *World Health Organization (WHO)* saat ini telah mencapai 1.5 juta korban meninggal dan lebih dari 35 juta korban luka-luka /cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (2.739 jiwa dan luka-luka 63.013 jiwa per hari). Sebanyak 85% korban yang meninggal akibat kecelakaan ini terjadi di negara-negara berkembang yang jumlah kendaraannya hanya 32% dari jumlah kendaraan yang ada di dunia. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di Kawasan Asia-Pasific memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia yang di dalamnya termasuk Indonesia (Dephub, 2006).

Selanjutnya WHO memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan jalan merupakan penyebab terbesar ketiga kematian di seluruh dunia, setelah penyakit jantung dan depresi. Di Amerika, sejak mobil ditemukan sebanyak 3 juta orang meninggal akibat kecelakaan jalan, jauh lebih banyak dibandingkan kematian 650.000 orang Amerika akibat perang sejak perang revolusi sampai perang Iraq. Di Afrika, lebih banyak anak-anak yang mati akibat kecelakaan jalan daripada akibat virus HIV/AIDS. Kecelakaan jalan juga membunuh banyak orang muda (usia 15-44 tahun) di Afrika daripada akibat penyakit malaria (Wirawan, 2008)



Di Indonesia, angka kecelakaan jalan raya juga menunjukkan tren yang selalu meningkat setiap tahunnya. Data Departemen Perhubungan Republik Indonesia menunjukkan bahwa tahun 2003 terdapat 13.399 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia kemudian tahun 2004 terdapat 17.734 kecelakaan. Angka tersebut semakin bertambah pada tahun 2005 dimana terdapat 33.827 kecelakaan dan 36 % diantaranya (12.178 orang) meninggal dunia. Angka tersebut juga berarti 33 orang meninggal di jalan raya setiap harinya. Pada tahun 2006, jumlah ini semakin mencemaskan karena terdapat 36.000 korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas. Jumlah kecelakaan diatas merupakan kecelakaan yang tercatat secara resmi dan belum termasuk angka kecelakaan yang tidak dilaporkan seperti di tempat-tempat terpencil dan pedesaan (Wirawan, 2008).

Kejadian kecelakaan bermotor secara konsisten menjadi penyebab tertinggi dari kematian akibat hubungan kerja di Amerika Serikat. Sekitar 5,700 kematian setiap tahun dilaporkan oleh Kantor Statistik tenaga kerja, 35% diantaranya berhubungan dengan kecelakaan kendaraan. Antara tahun 2002-2008, rata-rata 1354 pekerja meninggal setiap tahun berasal dari kecelakaan di jalan raya, 324 pekerja meninggal setiap tahun akibat kecelakaan kendaraan di industri (NIOSH, 2009).

Sebuah studi yang diselenggarakan selama empat tahun oleh *Australian National Occupational Health & Safety Commission (NOHSC)* ditemukan rata-rata tercatat sebanyak 440 kematian akibat pekerjaan per tahun. Sebanyak 305 terjadi di tempat kerja dan 135 terjadi di jalan (sepanjang hari kerja). Lebih jauh lagi sebanyak 628 fatalitas per tahun terjadi ketika menuju dan pulang dari tempat kerja. Studi ini mendukung riset lainnya yang melaporkan bahwa sekitar 30% dari fatalitas di tempat kerja adalah berhubungan dengan kendaraan, dan lebih 50% dari fatalitas di tempat kerja terjadi di jalan jika dikategorikan aktifitas pulang dan pergi ke tempat kerja sebagai bagian dari hari kerja (*workday*) (Ahern, 2000).

Selain korban jiwa, kecelakaan jalan juga menimbulkan kerugian materi yang sangat besar, dan kerugian imateri yang tidak terhitung seperti kehilangan produktivitas, waktu, biaya perawatan, pengobatan, dan biaya sosial lainnya. Kerugian ekonomi akibat kecelakaan jalan umumnya mencapai 1-3% dari pendapatan

nasional bruto (PNB) suatu negara. Total kerugian ekonomi akibat kecelakaan jalan di seluruh dunia diperkirakan mencapai US\$ 500 milyar. Dari jumlah itu, negara berkembang menyumbang US\$ 60 milyar, dan US\$ 440 milyar sisanya diderita oleh negara maju. Di Indonesia, kerugian materi akibat kecelakaan jalan tahun 2005 mencapai Rp 55,2 milyar, mengalami kenaikan 2,2% dibandingkan tahun 2004 (Wirawan, 2008).

Pada masa sekarang kendaraan merupakan sarana yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia sehari-hari. Hal ini disebabkan adanya kebutuhan manusia untuk berpindah tempat atau memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih cepat, efektif dan efisien. Begitu juga halnya di dunia industri, dapat dipastikan bahwa semua industri yang memproduksi barang akan menggunakan kendaraan sebagai sarana vital.

Bagi perusahaan, transportasi merupakan bagian yang sangat penting untuk menunjang operasional atau kegiatan perusahaan. Namun begitu, kemampuan seseorang pengemudi kendaraan perusahaan dalam mengemudikan mobil kadang kala tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai mengenai bagaimana mengemudikan mobil yang benar dan aman. Akibatnya kejadian kecelakaan mobil perusahaan menambah daftar terjadinya kasus kecelakaan mobil yang terus meningkat dari tahun ke tahun dan hal ini terjadi hampir di seluruh dunia.

Perusahaan pertambangan minyak dan gas bumi adalah termasuk salah satu perusahaan yang mempunyai aktivitas transportasi darat yang tinggi terutama sekali untuk aktivitas penambangan yang dilakukan di darat (*on shore*), sehingga risiko terjadinya kecelakaan transportasi juga tergolong tinggi. Terjadinya kecelakaan di area kerja pertambangan minyak dan gas, akan mengganggu proses kegiatan yang menyangkut dengan produksi minyak mentah yang dihasilkan. Kompleksnya kegiatan pekerja yang ada di area kerja dan saling berhubungannya antara proses kegiatan pekerjaan yang ada seperti *engineering*, pengadaan alat-alat berat, konstruksi, kegiatan pemeliharaan dan perawatan terhadap sumber-sumber minyak yang ada dan kegiatan lainnya membutuhkan sarana transportasi yang aman dan

lancar. Sehingga terjadinya kecelakaan kendaraan akan sangat mengganggu terhadap kelancaran dan tingkat produksi perusahaan.

PT. CPI merupakan perusahaan berskala Internasional yang bergerak di bidang minyak dan gas. Wilayah SMO (Sumatera Operation) merupakan daerah operasi PT. CPI yang terbesar di Indonesia yang seluruh aktivitas penambangan dilakukan di darat (*On Shore*) . Oleh karena itu, hampir semua aktivitas operasional perusahaan menggunakan transportasi darat baik dalam perjalanan pulang dan pergi ke kantor, ke lokasi serta saat melakukan kegiatan yang menunjang operasional perusahaan, termasuk juga transportasi bagi keluarga karyawan perusahaan.

Kecelakaan kendaraan bermotor adalah penyebab utama yang fatal di PT.CPI. Kecelakaan tidak hanya mempengaruhi perusahaan, namun juga keluarga, pengendara dan orang-orang di dalam komunitas. Data *motor vehicle crash* (MVC) pada tahun 2008 menyebutkan bahwa telah terjadi 12 kecelakaan dalam kategori *catastrophic* (fatal), 29 kecelakaan kategori major dan 199 kecelakaan kategori serius.

Laporan dari data kecelakaan kendaraan (*motor vehicle crash report*) PT.CPI wilayah SMO, ditemukan jumlah kejadian kecelakaan sebanyak 95 kasus pada tahun 2008 yang melibatkan kendaraan perusahaan maupun kontraktor yang beroperasi di wilayah operasi perusahaan.

Tabel 1.1  
Jumlah Kasus Kejadian Incident dan MVC yang Dilaporkan  
di PT. CPI wilayah SMO Tahun 2008

Indikator	Kasus Incident	Kasus MVC
Company	5	26
Contractor	53	69
Jumlah	58	95

Sumber : Chevron OE Definition and Data Requirement SMO

Dari tabel 1.1 dapat dilihat bahwa jumlah kejadian kecelakaan kendaraan bermotor (*motor vehicle crash*) di PT.CPI wilayah SMO, lebih banyak dibandingkan jumlah kejadian kecelakaan kerja lainnya.

Berbagai upaya telah dilakukan dalam meminimalkan terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor di area kerja PT CPI wilayah SMO, diantaranya melalui pelaksanaan program-program yang berkaitan dengan keselamatan dalam berkendara (*safety driving*) yang secara komprehensif efektif dilaksanakan pada tanggal 1 Januari 2001. Program-program tersebut antara lain adalah *Journey Management Planning* (manajemen perencanaan perjalanan), *Defensive Driving Course/Training*, *Driver Behaviour Monitor System* (Sistem Pemantauan Perilaku Pengemudi), Standar Operasional Kendaraan, kampanye *road safety* melalui pemasangan spanduk, leaflet, pamflet, serta HSE weekly meeting dan HSE Monthly meeting yang salah satu topiknya membahas tentang kejadian MVC.

Mengingat pentingnya penerapan program keselamatan berkendara ini dalam menurunkan angka kecelakaan kendaraan bermotor dan untuk mengetahui hal-hal yang menyebabkan tidak optimalnya pelaksanaan program keselamatan berkendara di area kerja PT CPI wilayah SMO, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang “Evaluasi Pelaksanaan Program *Motor Vehicle Safety* (MVS) di area kerja PT CPI wilayah SMO tahun 2010”.

## 1.2 Perumusan Masalah

Wilayah SMO (*Sumatera Operation*) adalah wilayah operasi terbesar PT CPI di Indonesia (operasi darat / *on shore*) dimana sebagian operasional perusahaan memanfaatkan transportasi darat dalam aktivitas karyawan maupun perusahaan. Jumlah kejadian MVC di PT CPI wilayah SMO lebih tinggi dibandingkan dengan kejadian kecelakaan kerja lainnya. PT CPI wilayah SMO telah menjalankan program keselamatan berkendara secara ketat, rutin dan berkesinambungan terhadap seluruh karyawannya. Namun demikian, kecelakaan kendaraan tetap saja terjadi. Sampai saat ini belum pernah dilakukan penelitian yang spesifik tentang program keselamatan berkendara di PT. CPI wilayah SMO.

### 1.3 Pertanyaan Penelitian

Dari perumusan masalah tersebut, maka dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana gambaran profil kejadian MVC di PT CPI wilayah SMO sejak Januari 2005 - Desember 2008?
2. Bagaimana kebijakan manajemen terkait dengan pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO ?
3. Bagaimana pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO?
4. Bagaimana efektivitas program MVS di PT CPI wilayah SMO?

### 1.4 Tujuan Penelitian

#### 1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui evaluasi pelaksanaan program MVC di PT CPI wilayah SMO tahun 2010.

#### 1.4.2 Tujuan Khusus

1. Diketuainya gambaran profil MVC di PT CPI wilayah SMO sejak Januari 2005 - Desember 2008.
2. Diketuainya kebijakan manajemen terkait dengan pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO
3. Diketuainya pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO
4. Diketuainya relevansi program MVS di PT CPI wilayah SMO
5. Diketuainya ketepatan waktu dalam pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO
6. Diketuainya kesesuaian SDM dalam pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO
7. Diketuainya kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO

8. Diketuainya mekanisme kerja dalam pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO
9. Diketuainya kendala dalam pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO
10. Diketuainya manfaat program MVS di PT CPI wilayah SMO
11. Diketuainya pencapaian hasil dalam program MVS di PT CPI wilayah SMO.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

### **1.5.1 Bagi penulis**

Penulis dapat mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama perkuliahan dan menambah wawasan serta pengetahuan penulis mengenai program MVS dalam upaya pencegahan dan mengurangi kecelakaan dalam berkendara.

### **1.5.2 Bagi Keilmuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja**

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya teori dalam penyusunan dan penerapan program MVS dalam peningkatan keselamatan berkendara.

### **1.5.3 Bagi Perusahaan**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi maupun masukan mengenai pelaksanaan program MVS yang efektif sehingga dimasa yang akan datang angka kecelakaan kendaraan bermotor bisa berkurang dan diminimalisasi.

## **1.6 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi mengenai efektivitas dalam pelaksanaan program MVS di PT CPI wilayah SMO tahun 2010. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui profil kejadian MVC dari tahun 2005 - 2010, kebijakan manajemen, relevansi program, ketepatan waktu, kesesuaian SDM, kerjasama dan komunikasi, mekanisme kerja yang baik, kendala, manfaat program dan pencapaian target dalam pelaksanaan program keselamatan berkendara, di PT CPI wilayah SMO. Penelitian ini dilakukan dengan cara wawancara mendalam, observasi langsung terhadap informan dan analisis data *vehicle crash report* serta dokumen yang berkaitan dengan

program keselamatan berkendara PT CPI daerah SMO yang diperoleh dari laporan/dokumen perusahaan.



## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

### 2.2 Kecelakaan Lalu Lintas

#### 2.2.1 Defenisi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (PP 43/93 Pasal 93). Kecelakaan lalu lintas dapat berupa:

1. Korban meninggal (*fatal*),
2. Korban luka berat (*serious injury*), dan
3. Korban luka ringan (*slight injury*)

Definisi lain tentang kecelakaan lalu lintas adalah suatu kecelakaan jalan yang berakibat terjadinya korban luka yang diakibatkan oleh suatu kendaraan atau lebih yang terjadi di jalan raya, yang didata oleh kepolisian (ROSPA, 1992 dalam Dephub, 2006). Kecelakaan yang tidak melibatkan pemakai jalan lain disebut kecelakaan tunggal (*single accident*). Contoh menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat bannya pecah. Selain itu masih ada jenis kecelakaan lalu lintas tanpa korban, yaitu kecelakaan dengan kerugian harta benda saja (*damage only accident*).

Pengertian lain yang bersifat filosofis merumuskan sebagai suatu kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak faktor (multi faktor), didahului oleh situasi dimana satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan (ROSPA, 1992 dalam Dephub, 2006)).

Kecelakaan lalu lintas dibedakan atas beberapa jenis yaitu :

1. Kecelakaan lalu - lintas sebagai kejadian yang jarang  
Didefinisikan bersifat jarang, karena pada prinsipnya kecelakaan relatif jarang dengan pengertian kecil bila dibandingkan dengan jumlah pergerakan kendaraan yang ada.
2. Kecelakaan lalu - lintas bersifat acak (*random*)



Didefinisikan bersifat acak karena kejadian kecelakaan tersebut dapat terjadi kapan dan dimana saja, tanpa memandang waktu dan tempat. Berdasarkan pengertian ini ada dua hal yang berkaitan kejadian kecelakaan yaitu waktu dan lokasi kejadian yang bersifat acak.

### 3. Kecelakaan lalu-lintas bersifat multifaktor

Didefinisikan bersifat multi faktor, dengan perkataan lain melibatkan banyak faktor. Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan yaitu manusia, kendaraan dan faktor jalan dan lingkungan.

#### **2.2.2 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Kendaraan**

Dari beberapa penelitian dan pengkajian di lapangan dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas dapat dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan dan lingkungan jalan, serta interaksi dan kombinasi dua atau lebih faktor tersebut di atas (Austroads, 2002).

1. Faktor manusia, manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan.
2. Faktor Kendaraan, Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karena itu kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, sabuk pengaman, dan alat-alat mobil. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat :
  - a. Mengurangi jumlah kecelakaan
  - b. Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya
  - c. Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor.
3. Faktor Kondisi Jalan, sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka, rambu dan sinyal lalu lintas dengan optimal juga

dapat menyebabkan kecelakaan lalulintas. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dan rambu-rambunya dengan spesifikasi standard, dilaksanakan dengan cara yang benar dan perawatan secukupnya, dengan harapan keselamatan akan didapat dengan cara demikian.

4. Faktor Lingkungan Jalan, jalan dibuat untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dari berbagai lokasi baik di dalam kota maupun di luar kota. Berbagai faktor lingkungan jalan yang sangat berpengaruh dalam kegiatan berlalulintas. Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, memperlambat, berhenti) jika menghadapi situasi seperti :
  - a. Lokasi Jalan: 1) di dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan), 2) di luar kota (pedesaan)
  - b. Iklim, Indonesia mengalami musim hujan dan musim kemarau yang mengundang perhatian pengemudi untuk waspada dalam mengemudikan kendaraanya.
  - c. Volume Lalu Lintas, berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut diatas, diharapkan pada pengemudi yang sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.

Dengan memperhatikan uraian faktor-faktor penyebab kecelakaan di atas dapat dikaji bahwa Ditjen Perhubungan Darat sangat berkompeten terhadap upaya dalam peningkatan keselamatan (mengurangi kecelakaan) dengan mengambil peran serta yang lebih aktif pada faktor manusia (pendidikan dan kampanye tertib lalulintas), faktor kendaraan (dalam hal uji laik kendaraan), faktor jalan (bersama Departemen PU merencanakan pengembangan jaringan jalan dan pengadaan rambu, marka dan sinyal lalulintas) dan faktor lingkungan (mengatur volume lalulintas).

### 2.3 Sistem Manajemen Keselamatan di Jalan

Berbagai upaya untuk membangun keselamatan jalan pertama kali dikenalkan oleh William Phelps Eno yang disebut sebagai "*Father of Traffic Safety*" (Bapak Keselamatan Lalu-lintas). William P. Eno dikenal sebagai penyusun tanda berhenti, jalan berputar, jalan satu arah, dan berbagai rambu lalu lintas yang digunakan sampai sekarang. Perkembangan berikutnya meliputi tanda-tanda dan isyarat-isyarat lalu lintas, marka jalan seperti garis tengah (gagasan June McCarrol), dan kewajiban mengikuti ujian mengemudi, serta memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM).

Intervensi berikutnya dikenal dengan strategi "*three E's*", meliputi *Engineering* (kendaraan), *Education* (pendidikan), dan *Enforcement* (penegakan hukum) yang digunakan untuk mengurangi faktor kesalahan manusia. Sejak awal sudah disadari bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama kecelakaan jalan dibandingkan faktor sarana jalan, kendaraan, cuaca, dan lainnya. Pada umumnya faktor kesalahan manusia (*human error and imperfect human reliability*) yang menjadi pemicu terjadinya kecelakaan jalan adalah "*three I's*", yaitu *inattention* (kelengahan), *illness* (*keadaan sakit*), dan *impairment* (gangguan tubuh akibat minuman, obat, kelelahan, ketuaan, dan lain-lain).

Upaya terbaru untuk membangun keselamatan jalan secara lengkap dan menyeluruh disebut dengan *Road Safety Management System* (Sistem Manajemen Keselamatan Jalan (SMKJ)). Berdasarkan hasil studi Del Valle (1992), SMKJ terdiri sembilan komponen, meliputi (1) Pengemudi, Pelatihan dan SIM, (2) Manajemen Kualitas Kendaraan, (3) Manajemen Jalan dan Ruang Publik, (4) Manajemen Jasa Angkutan, (5) Penegakan Hukum, (6) Tindakan Hukum, (7) Kontrol Kecelakaan dan Asuransi, (8) Penelitian dan Informasi, dan (9) Pendidikan dan Komunikasi.

Penerapan SMKJ dilakukan melalui beberapa tahapan. Pertama, menetapkan visi jangka panjang (*long term vision*). Swedia misalnya, menetapkan "*Vision Zero*" (Visi Nol) yang menyatakan tekad pemerintah menghapus kematian dan luka berat pada sistem transportasi jalan. Belanda bervisi "*Sustainable Safe System*" (Sistem Keselamatan Lestari) yang bertujuan menyediakan prasarana transportasi sesuai kapasitas pengguna jalan. Di Indonesia, Direktorat Keselamatan Transportasi Darat

Departemen Perhubungan telah menetapkan visi ”Terlaksananya keselamatan transportasi darat untuk semua”.

Kedua, menetapkan kuantitas target jangka pendek (*short term target*) yang jelas. Chili menargetkan penurunan kecelakaan dari 5-7% menjadi 0%, Denmark 40% penurunan pada 2000, Finlandia penurunan 65% pada 2005, Inggris penurunan 40% pada 2010, Uni Eropa 40% penurunan kecelakaan pada 2010. Mengingat tingkat fatalitas kecelakaan jalan di Indonesia mencapai 56,3%, maka pemerintah harus menetapkan target yang jelas untuk menekan serendah mungkin tingkat kematian jalan pada tahun-tahun mendatang.

SMKJ selanjutnya harus dijabarkan dalam bentuk kebijakan, strategi, program aksi, tujuan, sasaran, dan indikator yang jelas mulai jangka pendek sampai jangka panjang. Dengan demikian, pada jangka waktu 10 tahun mendatang diharapkan angka kematian akibat kecelakaan jalan dapat diturunkan seperempat atau sepertiga dari jumlah sebelumnya.

#### **2.4 Program Keselamatan Berkendara**

Menurut Sutawi (2006), ada beberapa program yang dapat mengurangi kecelakaan di jalan, antara lain :

##### **1. Kampanye Keselamatan di Jalan**

Kampanye keselamatan jalan merupakan serangkaian kegiatan yang bertujuan meningkatkan keselamatan penggunaan jalan. Kampanye mempunyai tiga tujuan, yaitu (1) memperluas sosialisasi atau informasi, misalnya tentang peraturan baru, dan penggunaan sabuk keselamatan, (2) mengubah sikap, misalnya meningkatkan pengetahuan masyarakat akan keselamatan jalan, dan (3) mengubah perilaku, misalnya larangan ngebut di jalan.

Media massa merupakan sarana utama dalam kampanye, tetapi agar lebih efektif dalam mengubah perilaku harus mendapat dukungan dan harus disertai penegakan hukum. Efektivitas kampanye yang disertai penegakan hukum terlihat pada penurunan pengemudi mabuk di Australia dan Eropa, dan kesadaran pemakaian sabuk keselamatan (*safety belt*) di Amerika Serikat.

Kampanye penting untuk mengangkat sebuah masalah keselamatan jalan, misalnya aturan kecepatan, sebagai tindakan patuh hukum atau kriminal, untuk menyadarkan pengemudi akan risiko yang terjadi. Sebagai contoh, publikasi tentang jumlah kematian dan luka berat akibat melebihi batas kecepatan, dikombinasi dengan informasi bahwa memperlambat kecepatan dapat mengurangi jumlah kematian dan luka berat, atau denda besar terhadap pelanggaran kecepatan, dapat mengubah perilaku pengemudi dalam mengatur kecepatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rasa takut akan ditangkap atau didenda karena pelanggaran lalu-lintas menjadi motivasi utama mengurangi kecepatan daripada ketakutan akan mengalami kecelakaan.

Kampanye juga perlu dilakukan untuk memberi informasi kepada publik mengenai peraturan baru sebelum diberlakukan, misalnya tentang pemakaian sabuk keselamatan, untuk menjelaskan mengenai dasar-dasar hukumnya dan legitimasi bagi tindakan polisi. Dalam kasus ini dampak langsung kampanye mungkin sangat kecil, tetapi informasi bagi publik tentang dasar-dasar hukum dan implementasinya, merupakan prasyarat bagi penegakan hukum di masyarakat.

## 2. *Safety Riding (Driving)*

Salah satu langkah sosialisasi dalam rangka menekan angka kecelakaan, khususnya bagi pengendara sepeda motor adalah pengenalan konsep *safety riding*. Dalam hal ini, pengendara sepeda motor akan dikenalkan dengan berbagai perangkat keselamatan, pengujian ketrampilan berkendara, pengenalan karakteristik kendaraan, dan pengenalan mengenai etika dasar berkendara di jalan raya. Langkah awal ini penting untuk menyadarkan pengendara kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor akan resiko berkendara sehingga dapat meningkatkan kehati-hatian dan kewaspadaan di jalan raya (Wirawan, 2009).

Safety driving adalah perilaku mengemudi yang aman yang bias membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. Safety driving merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. Safety driving didisain untuk meningkatkan awareness (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi.

### 3. Defensive Driving

Pengenalan dan kampanye konsep *safety riding* saja tidaklah cukup untuk menjelaskan kepada pengendara kendaraan bermotor mengenai keselamatan di jalan raya. Diperlukan sebuah sistem yang lebih komprehensif dan menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*. *Defensive driving* ini dapat dikatakan sebagai antitesis dari *Arrogant driving* dan merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah populer lebih dahulu. Jika konsep *safety riding* lebih menekankan kepada penguasaan kemampuan dan ketrampilan mengendarai kendaraan, maka *defensive driving* lebih mengarah kepada pengendalian pola, cara, mental serta *attitude* pengendara. Setidaknya terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu :

1. Kewaspadaan (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku serampangan di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak serampangan di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya yang mungkin dapat muncul akibat tindakan tersebut.
2. Kesadaran (*Awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar, dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan bagi keselamatan dirinya dan orang lain.
3. Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan egonya. Dengan pengendalian ego di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogant driving* dapat dihindarkan. Dari pengendalian sikap ini maka dapat lahir budaya tertib untuk

antri, saling menghormati dan menghargai antar pengguna jalan sehingga keruwetan dan kecelakaan lalu lintas dapat dihindari.

4. Antisipasi (*Anticipation*), merupakan hal yang penting mengingat dengan sikap ini maka akan timbul upaya inisiatif untuk dapat mengantisipasi segala kejadian yang tidak terduga di jalan raya (Wirawan, 2009).

Dalam konsep *defensive driving* ini, faktor pengenalan atas karakteristik kendaraan yang dipakai sehari-hari sangat penting karena menyangkut pengambilan sikap reflek spontan, kewaspadaan, kesadaran berkendara, dan upaya antisipasi dengan cepat. Pengenalan karakteristik kendaraan ini dapat dilakukan dengan cara mengenali sistem pengereman, bobot kendaraan, laju kecepatan, dan masalah kenyamanan kendaraan yang digunakan. Hal ini penting karena merupakan faktor kedua penyebab kecelakaan selain manusia (*human error*) dan lingkungan. Kesigapan reaksi atas obyek yang datang tiba-tiba menyebutkan bahwa saat melihat sesuatu mata menscaner objek dan mendapatkan kesan dalam tempo 0,02 detik. Lalu gambaran objek tadi dikirim ke otak untuk diinterpretasikan dalam waktu 1,55 detik. Ini penangkapan gambar untuk objek statis, jika objeknya bergerak akan dibutuhkan waktu lebih lama. Ini artinya reaksi spontan yang terkendali sangat diperlukan dalam mengatasi suatu keadaan yang membutuhkan reaksi cepat seperti menghindari kecelakaan (Wirawan, 2009).

*Network of Employers Traffic Safety (NETS)* mengembangkan 10 langkah program sebagai panduan bagi manajemen untuk meningkatkan kinerja keselamatan lalu lintas dan meminimalkan risiko kecelakaan kendaraan bermotor :

1. Komitmen Manajemen dan Keterlibatan Karyawan

Organisasi keselamatan transportasi yang ada di perusahaan harus mendapat dukungan dan perhatian dari manajemen tingkat atas. Manajemen dapat memberikan kepemimpinan, seperangkat kebijakan, dan mengalokasikan sumber daya (staf dan anggaran) untuk menciptakan budaya keselamatan. Secara aktif mendorong partisipasi dan keterlibatan karyawan pada semua tingkatan organisasi adalah praktik yang baik dan akan membantu upaya keberhasilan. Pekerja dan perwakilan pekerja harus terlibat dalam tahap perencanaan awal.

## 2. Kebijakan dan Prosedur Tertulis

Pernyataan tertulis yang menekankan pada komitmen untuk mengurangi angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas dan luka-luka sangat penting untuk keberhasilan sebuah program. Pernyataan tertulis harus dibuat dengan jelas, komprehensif dan dilaksanakan dengan serangkaian kebijakan keselamatan lalu lintas dan dikomunikasikan kepada seluruh pekerja. Ini adalah pilar yang efektif untuk program keselamatan pengemudi. Pernyataan harus disebar ke seluruh tempat kerja, distribusikan salinan secara berkala, dan diskusikan kebijakan perusahaan pada rapat perusahaan.

## 3. Driver Agreement

Membangun sebuah kontrak dengan semua karyawan yang terlibat dalam penggunaan kendaraan di perusahaan, baik bertugas mengemudikan kendaraan perusahaan atau mengemudikan kendaraan pribadi. Dengan menandatangani kesepakatan, pengemudi harus memahami tentang organisasi keselamatan lalu lintas, kebijakan, prosedur, pemeliharaan kendaraan dan pelaporan pelanggaran.

## 4. Laporan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor

Memeriksa catatan mengemudi dari semua karyawan yang terlibat dalam penggunaan kendaraan perusahaan. Pengemudi harus diseleksi untuk mengetahui pengemudi yang memiliki catatan mengemudi yang buruk yang dapat menimbulkan masalah di masa mendatang. Laporan pemeriksaan kendaraan bermotor harus ditinjau ulang secara berkala untuk memastikan bahwa pengemudi mempertahankan catatan mengemudi yang baik.

## 5. Laporan Investigasi Kecelakaan

Semua kejadian kecelakaan lalu lintas, terlepas dari tingkat keparahan, seharusnya dilakukan penyelidikan dan dilaporkan ke supervisor sesegera mungkin setelah insiden. Panduan kebijakan dan prosedur keselamatan lalu lintas perusahaan harus menjelaskan tanggung jawab pengemudi dalam situasi kecelakaan. Semua kecelakaan harus ditinjau ulang untuk menentukan penyebab dan apakah kejadian tersebut dapat dicegah, memahami akar penyebab kecelakaan dan mengapa



kecelakaan tersebut terjadi, terlepas dari kesalahan, dan dijadikan sebagai referensi untuk masa yang akan datang.

#### 6. Penyeleksian, Pemeliharaan dan Inspeksi Kendaraan

Memilih, memelihara dengan benar dan memeriksa secara rutin kendaraan perusahaan merupakan bagian penting untuk mencegah kecelakaan dan kerugian. Disarankan bahwa organisasi meninjau dan mempertimbangkan fitur keselamatan semua kendaraan yang perlu dipertimbangkan untuk digunakan. Kendaraan yang "terbaik di kelasnya" status kelayakan dan keamanan secara keseluruhan harus dipilih dan tersedia untuk pengemudi.

#### 7. Sistem Disiplin

Mengembangkan strategi untuk menentukan tindakan setelah terjadinya pelanggaran. Ada berbagai program tindakan korektif yang tersedia; mayoritas didasarkan pada sistem yang memberikan konskuensi untuk setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi. Sistem tersebut harus memberikan disiplin progresif jika seorang pengemudi mempunyai kecenderungan melakukan pelanggaran lalu lintas berulang. Sistem tersebut harus menjelaskan apa tindakan spesifik yang akan diambil jika pengemudi terakumulasi sejumlah pelanggaran pada periode tertentu.

#### 8. Program Insentif / *Reward*

Mengembangkan dan menerapkan program insentif untuk pengemudi yang mengendarai kendaraan dengan aman dan merupakan bagian integral dari budaya bisnis perusahaan. Perilaku mengemudi yang aman berkontribusi langsung terhadap penurunan kecelakaan. *Reward* dan program insentif biasanya dilakukan dalam bentuk pemberian piagam/sertifikat penghargaan, imbalan berupa uang, penggunaan insentif untuk memotivasi pencapaian tujuan yang telah ditetapkan atau untuk meningkatkan partisipasi dalam program.

#### 9. Pelatihan / Komunikasi

Menyediakan pelatihan keselamatan pengemudi dan komunikasi secara berkesinambungan. Manfaat dari pelatihan berkala dapat dijadikan sebagai

penyegaran untuk cara mengemudi yang aman dan keterampilan praktik mengemudi.

#### 10. Pemenuhan Regulasi

Memastikan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan jalan raya. Penting untuk menetapkan dengan jelas mana peraturan internal perusahaan, peraturan daerah, peraturan negara secara nasional, yang mengatur tentang keselamatan berkendara.

Menurut *Labor Occupational Health Program* (2008), elemen Program Keselamatan Kendaraan yang efektif antara lain :

##### 1. Melibatkan Manajemen dan Pekerja

Menetapkan anggota dari tim manajemen untuk membantu penyusunan program keselamatan berkendara dan mengeluarkan kebijakan mengenai keselamatan berkendara. Tim ini harus sepenuhnya bertanggung jawab untuk pelaksanaan program tersebut dan secara aktif mendorong partisipasi dan keterlibatan dari semua level organisasi. Pekerja dan perwakilan serikat pekerja (jika ada) harus dilibatkan dalam semua tahapan program dan pengembangan program serta meyakinkan mereka untuk turut mendukung program tersebut. Meminta pekerja untuk melakukan identifikasi risiko khususnya dalam mengemudi dan merekomendasikan solusi yang tepat berkaitan dengan kebijakan, prosedur, dan jadwal kerja yang ada.

##### 2. Menyiapkan Prosedur dan Kebijakan Tertulis

Mengembangkan pernyataan tertulis yang menekankan komitmen perusahaan untuk mengurangi kematian dan luka-luka berkaitan dengan kecelakaan kendaraan. Membuat serangkaian kebijakan keselamatan yang jelas dan komprehensif serta mengkomunikasikan untuk semua karyawan.

Mempertimbangkan kebijakan sebagai berikut:

- a. Mengharuskan pekerja untuk berhenti mengemudi jika mereka merasa kelelahan. Rencanakan jadwal untuk memperhitungkan hal tersebut. Risiko kecelakaan akan meningkat seiring dengan meningkatkan jumlah jam mengemudi. Jangan meminta pekerja untuk mengemudi di luar jam kerja normal mereka.

- b. Mencegah hal-hal yang dapat mengganggu selama mengemudi. Misalnya pekerja harus menghindari makan, minum, membaca, dan memasang make-up saat mengemudi. Jangan mengizinkan pekerja untuk melakukan bisnis perusahaan dengan cara melakukan/menerima panggilan lewat ponsel saat mengemudi.
  - c. Mengharuskan pengemudi untuk segera melaporkan permasalahan yang berkaitan dengan kendaraan.
  - d. Mengharuskan pengemudi untuk mendapatkan lisensi sesuai dengan jenis kendaraan yang mereka operasikan dan untuk mendapatkan pemeriksaan kesehatan yang diperlukan. Periksa sejarah latar belakang pengemudi sebelum ditugaskan untuk mengemudi.
  - e. Mengembangkan jadwal kerja yang memungkinkan pengemudi untuk mematuhi batas kecepatan
3. Memberikan Dorongan untuk Mengemudi yang Aman
- a. Memberikan pelatihan keselamatan yang berkesinambungan untuk semua pengemudi. Pastikan bahwa pertemuan rutin dijadwalkan untuk mendiskusikan semua permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan mencari solusi pemecahan masalah.
  - b. Menyediakan pelatihan mengemudi untuk karyawan baru. Banyak ditemukan bahwa karyawan baru lebih sering mengalami kecelakaan dibandingkan dengan pengemudi yang sudah berpengalaman.
  - c. Mengajarkan strategi-strategi bagi pekerja untuk mengenali dan mengendalikan kelelahan serta gangguan selama mengemudi.
5. Menyediakan pelatihan tambahan kepada pekerja yang mengoperasikan kendaraan bermotor atau peralatan khusus.
6. Menekankan pentingnya penggunaan sabuk pengaman.
4. Melaporkan dan menyelidiki semua insiden (kejadian) kecelakaan.
- a. Mengembangkan sistem pelaporan yang tanpa kesalahan. Hal ini mendorong para pekerja untuk melaporkan kejadian nearmiss dan masalah lain seperti melaporkan sebuah kecelakaan.

- b. Meninjau kembali semua insiden untuk menentukan penyebabnya, pola, tren, dan apakah dapat dicegah. Cobalah untuk memahami akar penyebab (kondisi yang membuat lebih mungkin melakukan kesalahan dalam mengemudi). Memahami apa yang sebenarnya terjadi, terlepas dari kesalahan, dapat membantu mengurangi kecelakaan di masa depan.

#### 5. Menjaga Kendaraan Tetap Aman

- a. Ini adalah tanggung jawab perusahaan untuk membuat jadwal inspeksi / pemeliharaan kendaraan secara rutin. Melakukan inspeksi informal dan formal harian secara teratur.
- b. Mendorong karyawan untuk melaporkan masalah mekanik sesegera mungkin.
- c. Menyediakan kendaraan yang kemungkinan memiliki tingkat perlindungan keselamatan tertinggi. Kendaraan harus memiliki sabuk pengaman, ban yang memadai, menyediakan perlindungan *rollover*, dan memiliki kondisi mesin yang baik.
- d. Menyediakan keamanan yang diperlukan dan peralatan darurat di semua kendaraan, seperti tanda segitiga darurat, alat pemadam kebakaran, perlengkapan pertolongan pertama, dan snow chains. Jika memungkinkan, harus tersedia selalu sebuah kamera untuk mendokumentasikan.
- e. Pertimbangkan untuk menerapkan strategi "satu pengemudi, satu kendaraan". Ini berarti bahwa pekerja yang sama mengoperasikan kendaraan yang sama hampir sepanjang waktu. Pengemudi akan menjadi lebih mengenal kendaraannya dan dapat lebih mudah mengidentifikasi masalah-masalah mekanik.

#### 6. Mengevaluasi Program Keselamatan

Secara periodik menilai kemajuan yang sudah dicapai, meningkatkan kebijakan dan prosedur keselamatan kendaraan bermotor.

## 2.5 Program Keselamatan Berkendara di Beberapa Perusahaan (NIOSH, 2009)

### 2.5.1. Shell

Setiap tahun, karyawan Shell dan kontraktor mengemudi 1,9 milyar kilometer di bisnis perusahaan di beberapa tempat paling berbahaya di dunia untuk mengemudi. Selama bertahun-tahun telah menjalankan program keselamatan berkendara pada lokasi berisiko tinggi. . Meskipun demikian, insiden tabrakan di jalan menyumbang sekitar 60% dari semua kematian di perusahaan Shell selama 2007.

Isu-isu kunci meliputi :

1. Perilaku pengemudi lain, pengendara sepeda dan pejalan kaki.
2. Standar kendaraan yang buruk di beberapa negara, termasuk kurangnya sabuk pengaman sebagai perlengkapan standar
3. Kebiasaan mengemudi lokal dan sikap serta budaya tentang tingkat risiko yang dapat diterima.

Untuk mengurangi dan menghilangkan jumlah insiden lalu lintas jalan yang serius, pada tahun 2007 perusahaan memperkuat persyaratan yang ada menjadi Standar Keselamatan Jalan Shell yang harus diikuti dan diterapkan bagi semua staf perusahaan dan kontraktor kendaraan di bisnis Shell:

1. Semua penumpang kendaraan mengenakan sabuk pengaman setiap saat
2. Menghindari penggunaan telepon selular saat mengemudi
3. Pengemudi profesional mengikuti *defensif driving* yang sudah terakreditasi, program manajemen kelelahan, dan menerima pemeriksaan medis yang teratur untuk menilai kebugaran mereka untuk mengemudi.
4. Monitor kendaraan dan sistem pencatatan data pada kondisi baik
5. Membuat rencana untuk rute perjalanan berisiko tinggi berdasarkan peta rute serta mengidentifikasi risiko bahaya pada rute utama.
6. Tidak mengemudi melebihi jam kerja yang ditentukan
7. Mengikuti guidelines/pedoman untuk menjaga kendaraan terawat dengan baik.

Enam Peraturan Utama Shell untuk keselamatan di jalan, adalah:

1. Semua pengemudi harus memiliki SIM yang berlaku untuk tipe kendaraan yang dikendarainya
2. Pengemudi harus memastikan pemakaian sabuk pengaman bagi dirinya dan semua penumpang
3. Pengemudi harus memastikan bahwa kendaraan yang dikendarai layak kemudi, sesuai dengan standar yang ditetapkan
4. Mematuhi peraturan lokal mengenai ketentuan istirahat
5. Mematuhi peraturan Shell mengenai Ketentuan Obat-obatan dan Alkohol, serta
6. Mematuhi peraturan mengenai standar penggunaan telpon genggam.

Terdapat banyak faktor untuk keselamatan di jalan, seperti pengguna jalan yang lain dan standard kendaraan negara yang bersangkutan. Hal ini menjadi tantangan dalam menghadapi isu tersebut di tingkat lokal maupun global. Oleh karena itu, Shell percaya bahwa kerjasama yang erat dengan badan-badan internasional, perusahaan lain serta pemerintah adalah sangat penting.

Penekanan pada tahun 2008 adalah pada pelaksanaan standar di seluruh organisasi melalui:

1. Pedoman praktek terbaik
2. Meningkatkan kesadaran keselamatan karyawan dan kontraktor
3. Pemeriksaan keselamatan pada truk dan fasilitas loading
4. Audit dan inspeksi untuk memastikan orang mengikuti aturan.

Di banyak negara Shell bekerja sama dengan pihak lain untuk menetapkan standar industri dan sumber daya. Shell bekerja dengan GRSP, ETSC dan *the International Association of Oil and Gas Producers* untuk membantu meningkatkan standar dalam industri transportasi, dan untuk mempengaruhi pemerintah, pihak berwenang setempat dan pemasok kendaraan - untuk memastikan bahwa airbags, sabuk pengaman dan fitur keselamatan lainnya dipasang.

### 2.5.2 Exxon

Thornaby (2005) dalam NIOSH (2009) menyajikan studi kasus yang rinci tentang Exxon Mobil, yang telah berhasil menerapkan 12 *Operations Integrity Management System (OIMS)* secara global di Selandia Baru sebagai berikut:

1. Manajemen kepemimpinan, komitmen dan akuntabilitas.
2. Penilaian risiko dan manajemen.
3. Desain truk dan konstruksi.
4. Proses informasi dan dokumentasi.
5. Personil dan pelatihan.
6. Operasi dan pemeliharaan.
7. Manajemen perubahan.
8. Jasa pihak ketiga.
9. Insiden investigasi dan analisis.
10. Kesadaran masyarakat dan kesiapsiagaan darurat.
11. Operasi integritas penilaian dan perbaikan.
12. Personil manajemen keselamatan.

Organisasi yang ada di situs internet memberikan rincian lebih lanjut meliputi:

1. Budaya Keselamatan: eksekusi konsisten Keselamatan, Kesehatan dan Lingkungan adalah strategi manajemen lini tanggung jawab internal dan untuk kontraktor.
2. Program *Safety management*: sistem manajemen diterapkan dan diaudit secara internal dan dengan kontraktor -, *OIMS*, *Vehicle Safety Management Guidelines* dan *Safe Truck Operating Procedure*
3. Berfokus pada perilaku manusia untuk meningkatkan kinerja keselamatan
4. Professional driver toolkit: termasuk pelatihan, keterlibatan, komunikasi dan prosedur investigasi insiden untuk mendukung operasi kontraktor.
5. Penilaian dan rekognisi: pra-kondisi untuk tender, termasuk self-assessment dan pemeriksaan di tempat, perbaikan terus menerus terhadap proses, tabrakan, cedera, kualitas, KPI lingkungan dan near-miss; dan pengakuan inisiatif.

Hal ini menyebabkan pengurangan substansial dalam tabrakan kendaraan dan tabrakan per juta mil antara tahun 1993 dan 2005.

### 2.5.3 British Petroleum (BP)

Kelly (2004) dalam NIOSH (2009) menyajikan *Driving Safety Standard* (DSS) BP yang meliputi karyawan, kontraktor dan perusahaan *joint venture*. Ini diluncurkan pada tahun 2004 untuk menyediakan sebuah standar global untuk mengurangi risiko pekerjaan terbesar yang dihadapi oleh 100.000 karyawan dan staf kontraktor di 100 negara di mana BP bertanggung jawab selama lebih dari satu miliar mil per tahun. DSS menetapkan persyaratan minimum yang sudah diverifikasi di seluruh dunia berdasarkan tiga tahap berikut:

1. Persiapan dan persetujuan.
2. *Base line* dan analisis gap.
3. Implementasi dan pemantauan.

DSS berisi sepuluh elemen kendaraan, perjalanan dan pengemudi berikut:

1. Keterampilan dan kompetensi dari pengemudi :
  - a. Driver dinilai secara tepat, memiliki lisensi, terlatih, dan secara medis dalam kondisi fit untuk mengoperasikan kendaraan.
  - b. Driver harus beristirahat dan waspada; setiap orang yang mengemudi di atas 16.000 km per tahun harus berpartisipasi dalam pelatihan manajemen kelelahan
  - c. Driver tidak boleh menggunakan telepon selular atau perangkat komunikasi dua arah lainnya saat mengoperasikan kendaraan.
  - d. Driver tidak boleh berada di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan, atau bahan lainnya atau obat yang bisa merusak kemampuan mereka untuk mengemudi.
  - e. Sabuk pengaman dikenakan oleh semua penumpang setiap saat selama perjalanan.
  - f. *Safety helmet* dikenakan oleh pengendara motor dan penumpang dari semua jenis sepeda motor dan kendaraan yang sejenis.



## 2. Keselamatan Perjalanan

Membuat rencana manajemen perjalanan dan penilaian bahaya sebelum melakukan perjalanan

## 3. Keselamatan Kendaraan

1. Kendaraan sesuai untuk tujuan, dan telah dipertahankan untuk kerja yang aman, dengan sabuk pengaman fungsional.
2. Jumlah penumpang tidak melebihi spesifikasi pabrik untuk kendaraan
3. Muatan aman dan tidak melebihi spesifikasi pabrik atau batas-batas hukum untuk kendaraan.

Secara global, korban mengemudi yang berhubungan dengan melibatkan BP berkurang sebanyak 85% melalui pelaksanaan standar.

## 2.6 Evaluasi Program

Evaluasi merupakan salah satu fungsi dalam manajemen. Evaluasi adalah salah satu usaha untuk mengukur dan memberi nilai secara objektif pencapaian hasil-hasil yang telah direncanakan sebelumnya. Hasil evaluasi dimaksudkan untuk menjadi umpan balik untuk perencanaan kembali. Evaluasi sebagai salah satu fungsi manajemen berupaya untuk mempertanyakan efektifitas dan efisiensi pelaksanaan dari suatu rencana sekaligus mengukur hasil-hasil pelaksanaan itu dengan objektif berdasarkan ukuran-ukuran yang dapat diterima pihak-pihak yang mendukung maupun yang tidak mendukung suatu rencana (Firman B. Aji, 1990 dalam)

Untuk memastikan bahwa pelaksanaan suatu program atau proyek mencapai sasaran dan tujuan yang direncanakan, maka perlu diadakan evaluasi dalam rangka peningkatan mutu kinerja program atau proyek tersebut, seperti diungkapkan oleh Hikmat (2004) bahwa evaluasi adalah proses penilaian pencapaian tujuan dan pengungkapan masalah kinerja proyek untuk memberikan umpan balik bagi peningkatan kualitas kinerja program.

Evaluasi sangat diperlukan dalam rangka keberlanjutan program tersebut. Evaluasi juga dilakukan sebagai perhitungan ketepatan terhadap suatu program/kegiatan sehingga program dapat memberikan nilai investasi yang memadai.

Sejalan dengan pendapat Djamin, Hikayat, dkk (2005) memberikan batasan tentang pentingnya evaluasi program atau kegiatan antara lain :

1. Memperhatikan keberhasilan atau kegagalan program
2. Menunjukkan dimana dan bagaimana perlu dilakukan perubahan-perubahan
3. Memperlihatkan bagaimana kekuatan atau potensi dapat ditingkatkan
4. Memberikan informasi untuk membuat perencanaan dan pengambilan keputusan
5. Membantu untuk dapat melihat konteks dengan lebih luas serta implikasinya terhadap kinerja program atau kegiatan.

### 2.5.1 Ragam Evaluasi

- a. Evaluasi efisiensi, yaitu analisis hubungan antara pencapaian output dengan input (efisiensi internal) dan rasio pencapaian output dengan populasi sasaran yang membutuhkan pelayanan (efisiensi eksternal)
- b. Evaluasi efektivitas, yaitu analisis hubungan antara *outputs* dengan *outcomes*, bagaimana hasil (*output*) dapat memberikan manfaat (*outcomes*)
- c. Evaluasi dampak dan keberlanjutan program, meliputi analisis hubungan antara dampak pelayanan yang positif dan negatif dibandingkan dengan *outcomes*.
- d. Evaluasi program, meliputi pengujian hubungan tingkat efisiensi dan efektifitas program.
- e. Evaluasi kebijakan, yaitu memantau konsep kebijakan, program dan strategi, merumuskan "*exit strategy*" dari perubahan kebijakan dan merumuskan alternatif model pelayanan.

### 2.5.2 Model-model Evaluasi Program

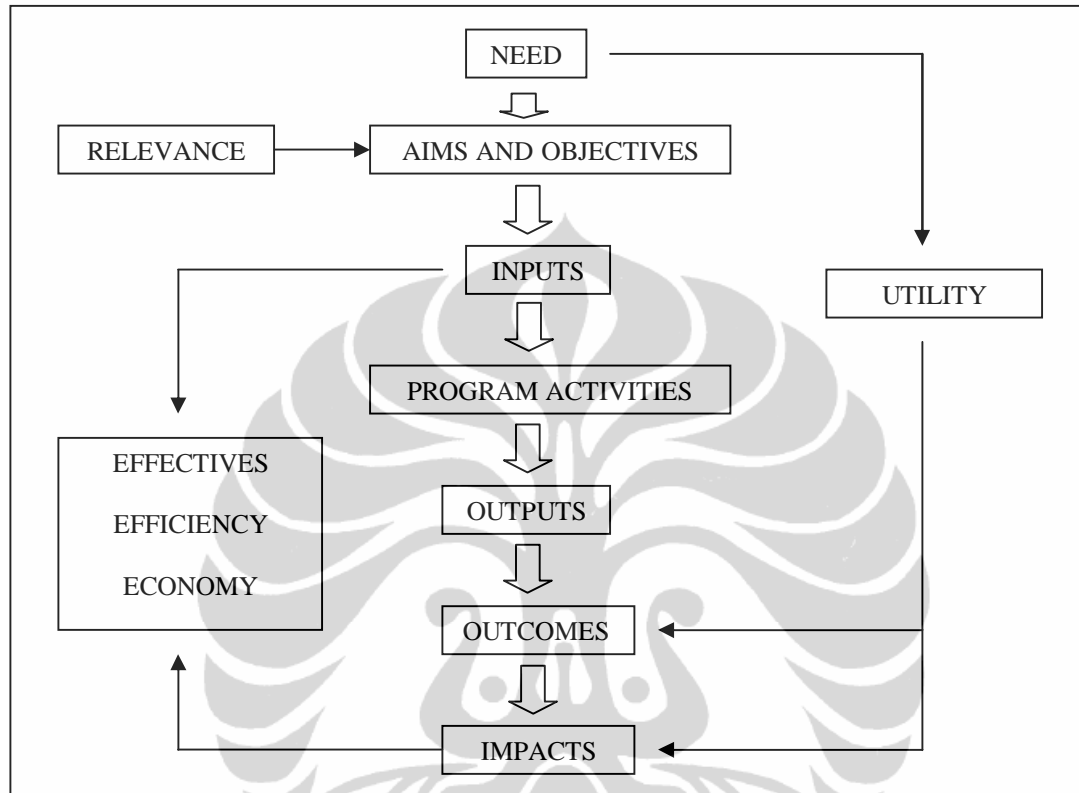
#### 2.5.2.1 Model ELWA / *Education and Learning Wales*

ELWA / *Education and Learning Wales* (2002) mengembangkan suatu model evaluasi. Model evaluasi dikembangkan berdasarkan *Programme's Intervention Logic* yang melihat perkembangan dari kegiatan, *output*, *outcome*,

dan dampak dari target (dan indikator kinerja), dengan mengembangkan evaluasi pada :

1. Relevansi atas tujuan jangka panjang dan tujuan spesifik (*relevance of aims and objectives*). Relevansi mempertanyakan sejauhmana tujuan jangka panjang dan tujuan spesifik dari proyek atau program masih relevan dalam mempertimbangkan perubahan sosial ekonomi dan kebijakan, dan segala perubahan dari penerima manfaat.
2. *Value for money* : efektivitas, efisien dan ekonomi. Efektivitas mengacu pada *doing the right things*. Pertanyaan –pertanyaan yang perlu ditanyakan untuk mengukur tingkat efektivitas ini adalah sejauhmana *outcome* dari proyek atau program memberikan kontribusi bagi pencapaian tujuan?Apakah manajemen dan hasil dari proyek/program berjalan efektif?Sedangkan efisien adalah hubungan antara output dan input yang dikeluarkan oleh proyek atau program tersebut. Ekonomi adalah sumber biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan-kegiatan yang menghasilkan kualitas yang memadai. *Value for money* adalah kombinasi dari efektivitas, efisiensi dan ekonomi.
3. Kegunaan (*utility*) adalah perbandingan antara *outcome* dan *impact* dari suatu proyek atau program dengan kebutuhan dari target penerima manfaat.
4. Keberlanjutan atas *outcomes* dan dampak (*sustainability of outcomes and impact*), yaitu menjelaskan bagaimana keberlanjutan *outcome* dan dampak program dapat memberikan pengaruh pada perubahan sosial ekonomi dan perubahan pengalaman dari penerima manfaat.
5. Pengalaman terbaik (*best practice*), yaitu mengidentifikasi pelajaran-pelajaran penting dari perencanaan dan proses pengembangan program untuk dijadikan *best practice* di masa mendatang.
6. Kesuksesan (*succession*), menyangkut bagaimana program tersebut berlanjut dan memperoleh keberlanjutan sumber dana.

Gambar. 2.3.  
Model ELWA / *Education and Learning Wales*



#### 2.5.2.2 Model Evaluasi Bank Dunia

Menurut Bank Dunia (2004), model evaluasi merupakan cara yang sangat tepat dalam memahami kaitan antara sebuah program dengan outcome yang diharapkan. Melalui model maka evaluator dibantu untuk berfikir bagaimana mengukur masing-masing komponen bekerja dengan baik. Dengan memahami kaitan antar komponen maka evaluator dapat juga mengembangkan sebuah strategi untuk mengukur apakah program dapat dicapai menurut outcome yang diharapkan.

Ada beberapa model dalam evaluasi, diantaranya adalah *outcome* model (Bank Dunia, 2004), yaitu terdiri dari komponen-komponen :

1. *Inputs*, merupakan sumber yang terdapat dalam sebuah program yang meliputi sumber dana, personil, fasilitas, perlengkapan, dan tenaga ahli

2. *Activities*, merupakan bagaimana program dijalankan
3. *Outputs*, merupakan pelayanan atau produk yang dihasilkan
4. *Outcomes*, merupakan efek atau hasil dari sebuah aktifitas atau output
5. *Impact*, merupakan konsekuensi jangka panjang yang timbul karena adanya sebuah program.

Sumber (*inputs*) diintervensi pada sebuah program atau proyek yang selanjutnya diolah dalam sebuah aktifitas. Melalui aktifitas itu maka dihasilkan sebuah produk yang disebut dengan *output*. Selanjutnya dari *output* ini akan ada kehendak lain yang harus berubah, yang disebut dengan *outcomes*. Selanjutnya perubahan jangka panjang lagi dengan adanya *outcome* itu maka muncullah *impacts*.

#### 2.5.2.3 Model CIPP ( *Context – Input – Process – Product*).

Menurut Fuddin (2008), model ini dikembangkan oleh pada tahun 1971. Model CIPP melihat kepada empat dimensi yaitu dimensi Konteks, dimensi Input, dimensi Proses dan dimensi Produk.

Keunikan model ini adalah pada setiap tipe evaluasi terkait pada perangkat pengambil keputusan (*decision*) yang menyangkut perencanaan dan operasional sebuah program. Keunggulan model CIPP memberikan suatu format evaluasi yang komprehensif pada setiap tahapan evaluasi yaitu tahap konteks, masukan, proses, dan produk. Untuk memahami hubungan model CIPP dengan pembuat keputusan dan akuntabilitas dapat diamati pada visualisasi sebagai berikut :

Tabel 2.1

## Model CIPP

Tipe Evaluasi	Konteks	Input	Proses	Produk
Pembuat Keputusan	Obyektif	Solusi strategi desain prosedur	Implementasi	Dihentikan Dilanjutkan Dimodifikasi Program Ulang
Akuntabilitas	Rekaman Obyektif	Rekaman pilihan strategi desain dan desain	Rekaman Proses Aktual	Rekaman pencapaian dan keputusan ulang

Evaluasi konteks mencakup analisis masalah yang berkaitan dengan lingkungan program atau kondisi obyektif yang akan dilaksanakan. Berisi tentang analisis kekuatan dan kelemahan obyek tertentu. Stufflebeam menyatakan evaluasi konteks sebagai fokus institusi yang mengidentifikasi peluang dan menilai kebutuhan. Suatu kebutuhan dirumuskan sebagai suatu kesenjangan (*discrepancy view*) kondisi nyata (*reality*) dengan kondisi yang diharapkan (*ideality*). Dengan kata lain evaluasi konteks berhubungan dengan analisis masalah kekuatan dan kelemahan dari obyek tertentu yang akan atau sedang berjalan. Evaluasi konteks memberikan informasi bagi pengambil keputusan dalam perencanaan suatu program yang akan *on going*. Selain itu, konteks juga bermaksud bagaimana rasionalnya suatu program. Analisis ini akan membantu dalam merencanakan keputusan, menetapkan kebutuhan dan merumuskan tujuan program secara lebih terarah dan demokratis. Evaluasi konteks juga mendiagnostik suatu kebutuhan yang selayaknya tersedia sehingga tidak menimbulkan kerugian jangka panjang.

Evaluasi input meliputi analisis personal yang berhubungan dengan bagaimana penggunaan sumber-sumber yang tersedia, alternatif-alternatif strategi yang harus dipertimbangkan untuk mencapai suatu program. Mengidentifikasi dan menilai kapabilitas sistem, alternatif strategi program, desain prosedur untuk strategi

implementasi, pembiayaan dan penjadwalan. Evaluasi masukan bermanfaat untuk membimbing pemilihan strategi program dalam menspesifikasikan rancangan prosedural. Informasi dan data yang terkumpul dapat digunakan untuk menentukan sumber dan strategi dalam keterbatasan yang ada. Pertanyaan yang mendasar adalah bagaimana rencana penggunaan sumber-sumber yang ada sebagai upaya memperoleh rencana program yang efektif dan efisien.

Evaluasi proses merupakan evaluasi yang dirancang dan diaplikasikan dalam praktik implementasi kegiatan. Termasuk mengidentifikasi permasalahan prosedur baik tatalaksana kejadian dan aktifitas. Setiap aktivitas dimonitor perubahan-perubahan yang terjadi secara jujur dan cermat. Pencatatan aktivitas harian demikian penting karena berguna bagi pengambil keputusan untuk menentukan tindak lanjut penyempurnaan. Disamping itu catatan akan berguna untuk menentukan kekuatan dan kelemahan atau program ketika dikaitkan dengan keluaran yang ditemukan. Tujuan utama evaluasi proses seperti yang dikemukakan oleh Worthen and Sanders(1973) yang dikutip dari Fuddin (2008), yaitu :

- a. Mengetahui kelemahan selama pelaksanaan termasuk hal-hal yang baik untuk dipertahankan,
- b. Memperoleh informasi mengenai keputusan yang ditetapkan, dan
- c. Memelihara catatan-catatan lapangan mengenai hal-hal penting saat implementasi dilaksanakan.

Evaluasi produk merupakan kumpulan deskripsi dan “*judgement outcomes*” dalam hubungannya dengan konteks, input, dan proses, kemudian di interpretasikan harga dan jasa yang diberikan. Evaluasi produk adalah evaluasi mengukur keberhasilan pencapaian tujuan. Evaluasi ini merupakan catatan pencapaian hasil dan keputusan-keputusan untuk perbaikan dan aktualisasi. Aktivitas evaluasi produk adalah mengukur dan menafsirkan hasil yang telah dicapai. Pengukuran dikembangkan dan di administrasikan secara cermat dan teliti. Keakuratan analisis akan menjadi bahan penarikan kesimpulan dan pengajuan saran sesuai standar

kelayakan. Secara garis besar, kegiatan evaluasi produk meliputi kegiatan penetapan tujuan operasional program, kriteria-kriteria pengukuran yang telah dicapai, membandingkannya antara kenyataan lapangan dengan rumusan tujuan, dan menyusun penafsiran secara rasional.

Adapun kebijakan yang dapat dilakukan berdasarkan hasil evaluasi suatu program, keputusan yang diambil diantaranya :

1. Menghentikan program, karena dipandang program tersebut tidak ada manfaatnya atau tidak dapat terlaksana sebagaimana yang diharapkan.
2. Merevisi program, karena ada bagian-bagian yang kurang sesuai dengan harapan.
3. Melanjutkan program, karena pelaksanaan program menunjukkan segala sesuatunya sudah berjalan dengan harapan.
4. Menyebarluaskan program, karena program tersebut sudah berhasil dengan baik maka sangat baik jika dilaksanakan lagi di tempat dan waktu yang lain.

Secara umum alasan dilaksanakannya program evaluasi yaitu :

1. Pemenuhan ketentuan undang-undang dan peraturan pelaksanaannya
2. Mengukur efektivitas dan efisiensi program
3. Mengukur pengaruh, efek sampingan program
4. Akuntabilitas pelaksanaan program
5. Akreditasi program
6. Alat mengontrol pelaksanaan program
7. Alat komunikasi dengan stakeholder program.
8. Keputusan mengenai program :
  - a. Diteruskan
  - b. Dilaksanakan di tempat lain
  - c. Dirubah
  - d. Dihentikan (Wahyudi, 2008)



### **2.5.3 Efektivitas Program**

#### **2.5.3.1 Defenisi Efektivitas**

Dalam kegiatan evaluasi, salah satu hal utama yang menjadi titik perhatian para evaluator faktor adalah efektivitas. Efektivitas umumnya dipandang sebagai tingkat pencapaian tujuan operatif dan operasional.

Menurut *Manpower Service Commission* (MSC) yang dikutip oleh Rae (1990), efektivitas didefenisikan sebagai pengukuran terhadap terhadap ketercapaian tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Suatu kegiatan dapat dikatakan efektif, jika outputnya sama atau sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan dan jika tidak sesuai, maka kegiatan tersebut dikatakan tidak efektif (Suhana (2008) dalam Fauzi (2009)).

Penelitian efektivitas program perlu dilakukan untuk menemukan informasi tentang sejauhmana manfaat dan dampak yang ditimbulkan oleh program kepada penerima program. Hal ini juga menentukan dapat tidaknya suatu program dilanjutkan.

Program akan dikatakan berhasil apabila program tersebut efektif dilaksanakan dan menghasilkan perubahan-perubahan yang bersifat positif. Dengan melihat efektifitas berjalannya program, maka akan dapat diindikasikan sejauhmana keberhasilan program tersebut. Keefektifan sebagaimana yang dikemukakan oleh Emerson adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Keefektifan harus diletakkan dalam konteks yang tepat, yaitu memperhatikan pula pencapaian sasaran misi yang diemban dari organisasi yang bersangkutan (Subagyo, 2008).

#### **2.5.3.2 Penilaian Efektifitas Suatu Program**

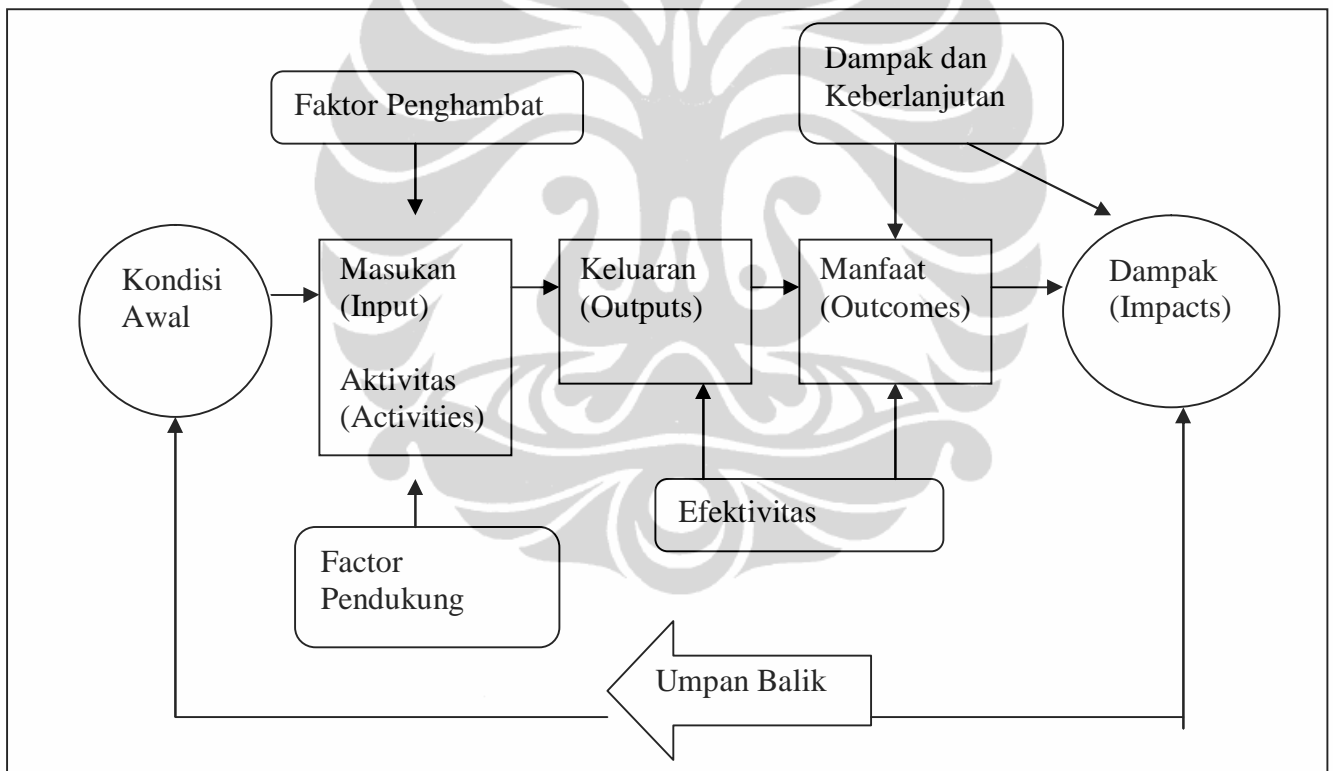
Menurut Subagyo (2008), suatu program pada umumnya mempunyai 3 komponen :

1. Tujuan : adalah keadaan yang ingin dicapai oleh program
2. Kegiatan : adalah kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh program untuk mencapai tujuan
3. Sarana (sumber daya) : adalah tenaga, biaya dan materi serta fasilitas lainnya yang tersedia untuk menunjang pelaksanaan kegiatan program tersebut.

### 2.5.3.3 Pendekatan Efektivitas Program

Untuk mengkaji efektivitas dan keberlanjutan program, dapat menggunakan pendekatan sistem dan model for *Delineating Program Elements in The Evaluation Process*. Pendekatan sistem ini diterjemahkan dalam metode perencanaan dan evaluasi dalam bentuk *Logical Framework Analysis (LFA)* seperti terlihat di bawah ini

Gambar 2.4  
Model Delineating Program Elements in The Evaluation Process (Shortell and Richerdson)



Sumber : Shortell and Richerdson dalam Wibowo (2007)

Dalam pendekatan sistem terdapat beberapa faktor penting yang harus diketahui sebagai proses yang sistematis. Faktor-faktor tersebut sebagai berikut :

1. Kondisi awal, yakni berupa kondisi permasalahan, prioritas masalah dan kebutuhan, potensi dan sumber, intervensi/upaya yang telah dilaksanakan, kebijakan dan program yang sudah ada dan sebagainya.
2. Komponen program, yakni faktor masukan (*inputs*) dan seluruh aktivitas program. Masukan adalah faktor-faktor utama yang digunakan dan mempengaruhi langsung jalannya aktivitas program. Aktivitas adalah kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan selama program berlangsung.
3. Faktor-faktor antara (internal dan eksternal), yaitu berbagai faktor yang mempengaruhi secara tidak langsung dari keberlangsungan program, baik yang berasal dari dalam lingkungan program (faktor internal) maupun yang berasal dari luar lingkungan program (faktor eksternal). Faktor-faktor ini juga dapat merupakan faktor pendukung atau faktor penghambat keberhasilan program yang akhirnya mempengaruhi keseluruhan luaran program (*outputs*).
4. Manfaat (*outcomes*), yaitu kegunaan/faedah/manfaat langsung yang dapat dinikmati karena adanya investasi program, dapat berupa kenaikan hasil fisik atau hasil produksi, perubahan sikap dan perilaku, perbaikan kualitas, perubahan tingkat kemampuan, kesediaan berbuat baik, dan sebagainya. Umumnya juga disebut hasil fungsional atau merupakan indikator fungsional dari pencapaian tujuan spesifik/khusus (*objectives*).
5. Dampak (*impacts*), yaitu akibat yang timbul karena adanya suatu investasi program (baik positif maupun negatif). Umumnya dalam jangka waktu lebih lama dari manfaat langsung dan merupakan indikator pencapaian tujuan umum (*goals*).

#### **2.5.3.4 Kriteria Keberhasilan Pencapaian Program**

Kriteria keberhasilan penting dikemukakan sebagai pedoman untuk menilai apakah sebuah program sudah berhasil atau tidak. Jika tidak mencapai hasil yang maksimal, dapat diketahui sudah sejauh mana atau pada taraf apa program tersebut berhasil mencapai tujuannya. Suchman (1967) dalam Widiawati (2006) membuat lima kriteria keberhasilan untuk mengukur pencapaian program terdiri dari :

1. *Effort* (upaya)

Merupakan tipe evaluasi yang paling mudah, karena keberhasilan program hanya dilihat dari sudah sejauh mana *input* atau energi tanpa menghiraukan *output* sebuah program.

2. *Performance* (kinerja/hasil penyelenggaraan sebuah program)

Pada tahap ini evaluasi lebih jauh dilihat dibandingkan dengan tahap *effort*. Performa berupaya untuk mengukur hasil dari sebuah *effort* yang telah dilaksanakan.

3. *Adequacy of Performance* (Tingkat kecukupan sebuah kinerja)

Kriteria keberhasilan ini merujuk pada derajat atau tingkat keefektifan performa terhadap jumlah total kebutuhan. *Adequacy* merupakan pengukuran yang bersifat relatif tergantung bagaimana menetapkan tujuan sebuah program yang dilaksanakan

Pengukuran *adequacy* menunjukkan kepada kita seberapa efektif sebuah program sehingga dapat menjadi sebuah ukuran yang bisa kita gunakan. Kita perlu membuat perkiraan (estimasi) tentang kebutuhan karena data yang akurat tentang kebutuhan tidak selalu tersedia. Oleh karena itu sasaran (*objective*) yang ideal merupakan pernyataan yang harus selalu ada dalam konsep *adequacy*. Tingkat pengukuran evaluasi pada tahap ini lebih jauh dibandingkan dengan *effort* dan *performance*.

4. *Efficiency* (efisiensi)

Efisiensi berkaitan dengan evaluasi tentang alternatif yang berhubungan dengan seberapa besar pengeluaran (*cost*), yaitu pengeluaran dalam bentuk uang, waktu, personil, dan segala hal yang berkaitan dengan kesenangan public. Efisiensi adalah kapasitas seorang individu, organisasi, fasilitas, operasional atau kegiatan, dalam rangka mencapai hasil yang setimpal/sesuai dengan upaya yang telah dilakukan. Menurut Bank Dunia (2004), efisiensi adalah ukuran seberapa ekonomis sebuah sumber atau input (yang terdiri dari dana, tenaga ahli, waktu, dan sebagainya) untuk diubah menjadi output.

## 5. *Process* (proses)

Dalam evaluasi, khususnya tentang kegagalan atau keberhasilan sebuah program, hal yang perlu dipelajari adalah tentang bagaimana dan mengapa sebuah program itu dapat berjalan dengan baik atau tidak. Sebuah studi evaluasi dapat membatasi analisa dan pengumpulan datanya secara sederhana untuk menentukan apakah sebuah program berhasil atau tidak menurut kriteria.

Analisis proses dapat dibuat empat dimensi utama, yang dapat dianalisa dengan membuat spesifikasi-spesifikasi, sebagai berikut :

1. Spesifikasi tentang atribut, merujuk pada keberhasilan atau kegagalan program yang dibuat. Tipe evaluasi ini berusaha untuk mendiagnosa penyebab yang spesifik dari keberhasilan atau kegagalan sebuah program. Cara yang dilakukan adalah dengan membagi/memilah bagian-bagian komponen sebuah program. Selanjutnya mengidentifikasi aspek-aspek yang mendukung maupun menghambat tercapainya tujuan program.
2. Spesifikasi tentang penerima program pelayanan (*recipient*) berkaitan dengan berapa banyak pihak yang mendapatkan pengaruh. Selain itu yang perlu dipertanyakan adalah : siapa saja yang paling banyak terkena pengaruh program, siapa saja yang berhasil dijangkau dan siapa saja yang tidak, apakah individual, kelompok, atau masyarakat luas yang menjadi targetnya, apakah pengaruh tersebut langsung pada sasaran program (*end product*) atau hanya bersifat mempengaruhi pihak lain (*influencer of others*)
3. Spesifikasi tentang keadaan (*condition*) merujuk pada keberhasilan atau kegagalan program yang berkaitan dengan : lokasi dimana dilaksanakan program, waktu, jenis bantuan, dan lain-lain. Apakah program yang berhasil di suatu tempat jika diterapkan di tempat lain dan dengan kondisi yang berbeda akan menghasilkan dampak yang sama atau malah sebaliknya?
4. Spesifikasi tentang pengaruh (*effect*) yang dihasilkan dari sebuah program. Jadi hasil akhir yang digunakan sebagai dasar penilaian, sebagai berikut :
  - a. Apakah efek program terhadap sasarannya bersifat satu (*unitary*) atau beragam (*multiple*)

- b. Apakah hasilnya memang direncanakan sebelumnya atau memberikan pengaruh pada bagian lain
- c. Berapa lama efeknya berpengaruh terhadap sasaran
- d. Perubahan/pengaruh yang terjadi sebagai hasil/efek dari program, antara lain apakah pada kognisi, pada sikap atau tingkah laku.

Pelaksanaan program yang efektif ditandai oleh beberapa hal antara lain : ketepatan waktu, sumber daya manusia yang mengelola program, mekanisme kerja yang baik, mengedepankan kerjasama dan komunikasi diantara anggota tim, penyaluran dana yang benar, tidak adanya penyimpangan, perlunya monitoring dan evaluasi untuk umpan balik (*feed back*) program. Berkaitan dengan itu, Soeharto (1999) dalam Fauzi (2009) mengungkapkan suatu pengendalian proyek/program yang efektif ditandai oleh hal-hal berikut ini :

1. Tepat waktu dan peka terhadap penyimpangan
2. Bentuk tindakan yang diadakan tepat dan benar
3. Terpusat pada masalah atau titik yang sifatnya strategis, dilihat dari segi penyelenggaraan program
4. Mampu mengetengahkan dan mengkomunikasikan masalah dan penemuan sehingga dapat menarik perhatian pemimpin maupun pelaksana proyek yang bersangkutan, agar tindakan koreksi yang diperlukan segera dapat diselesaikan
5. Kegiatan pengendalian tidak lebih dari yang diperlukan, yakni biaya yang dipakai untuk kegiatan pengendalian tidak melampaui manfaat atau hasil dari kegiatan tersebut

6. Dapat memberikan petunjuk berupa perkiraan hasil pekerjaan yang akan datang, bilamana pada saat pengecekan tidak mengalami perubahan.

Pada sisi lain Sutomo (1982), mengusulkan enam indikator evaluasi dalam bidang kesehatan, yaitu : (1) relevansi: bagaimana manfaat program; apakah program memiliki pengaruh terhadap perubahan social ekonomi?; (2) adekuasi: apakah program dapat mengatasi masalah; apakah tujuan program telah sesuai dengan masalah yang dihadapi?; (3) *appropriateness*: apakah program diperlukan; mengapa program diperlukan?; (4) efektif: berapa besar target yang telah ditetapkan dapat dicapai: berapa jauh program yang telah ditetapkan dapat dicapai?; (5) efisiensi: apakah program dapat diselesaikan dalam waktu yang telah ditetapkan; apakah program memerlukan tambahan tenaga, biaya, dan fasilitas?; (6) *impact*: apakah akibat social pelaksanaan program; apakah keuntungan yang dapat dirasakan oleh masyarakat setempat dari pelaksanaan program?

## **2.5.4 Sistem**

### **2.5.4.1 Defenisi Sistem**

Sistem merupakan kumpulan dari suatu atau unsure yang saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lain. Sistem mempunyai kemampuan transformasi yaitu mampu mengubah sesuatu menjadi sesuatu yang lain, atau unsur yang menjadi unsur yang lain (Azwar, 1996). Menurut Widjono (2004), sistem adalah suatu rangkaian komponen yang berhubungan satu sama lain dan mempunyai suatu tujuan yang jelas.

Jogiyanto (1993) mengemukakan bahwa system adalah suatu jaringan kerja terdiri dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan, berkumpul bersama-sama untuk melakukan suatu kegiatan atau untuk menyelesaikan suatu sasaran tertentu.

### **2.5.4.2 Unsur Sistem**

Azwar (1996) mengemukakan, bagian atau unsur sitem banyak macamnya yang jika disederhanakan dapat dikelompokkan menjadis ebagai berikut :

1. Masukan

Yang dimaksud dengan masukan (*input*) adalah kumpulan dari bagian atau unsure yang terdapat dalam system dan yang diperlukan untuk dapat berfungsinya sistem tersebut. Menurut Muninjaya (2004), sumber daya suatu system terdiri dari tenaga, dana, bahan dan peralatan, metode, waktu dan market atau masyarakat.

2. Proses

Yang dimaksud dengan proses yaitu kumpulan bagian atau unsur yang terdapat dalam sistem dan yang berfungsi untuk mengubah masukan menjadi keluaran yang direncanakan.

3. Keluaran

Keluaran (*output*) adalah kumpulan bagian atau unsur yang dihasilkan dari berlangsungnya proses dalam sistem

4. Umpan balik

Umpan balik (*feed back*) adalah kumpulan bagian atau unsur yang merupakan keluaran dari sistem dan sekaligus sebagai masukan bagi sistem

5. Dampak

Dampak (*impact*) merupakan akibat yang dihasilkan oleh keluaran suatu sistem.

6. Lingkungan

Yang dimaksud lingkungan adalah dunia di luar sistem yang tidak dikelola oleh sistem tetapi mempunyai pengaruh besar terhadap sistem.

#### 2.5.4.3 Pendekatan Sistem

Pendekatan system merupakan suatu penerapan prinsip pokok tata cara kerja dari suatu system ketika menyelenggarakan pekerjaan administrasi atau fungsi-fungsi manajemen, diantaranya yang terpenting adalah sebagai berikut :

1. Pendekatan system adalah penerapan suatu prosedur yang logis dan rasional dalam merancang suatu rangkaian komponen-komponen yang berhubungan sehingga dapat berfungsi sebagai satu kesatuan mencapai tujuan yang telah ditetapkan.



2. Pendekatan system adalah suatu strategi yang menggunakan metode analisa, desain dan manajemen untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan secara efektif dan efisien.
3. Pendekatan system adalah penerapan cara berfikir yang sistematis dan logis dalam membahas dan mencari pemecahan dari suatu masalah atau keadaan yang dihadapi.

Menurut Azwar (1996). pendekatan sistem dapat digunakan dalam hal yang berkaitan dengan tujuan untuk menentukan masalah yang dihadapi, misalnya masalah yang berkaitan dengan manajemen program. Penerapan pendekatan system ini dalam manajemen suatu program dapat memberikan keuntungan, diantaranya adalah :

1. Jenis dan jumlah masukan dapat diatur dan disesuaikan dengan kebutuhan, sehingga dapat menghindari penghamburan sumber daya yang sifatnya selalu terbatas
2. Proses yang dihasilkan dapat diarahkan untuk mencapai keluaran sehingga dapat dihindari pelaksanaan kegiatan yang tidak diperlukan.
3. Keluaran yang dihasilkan dapat lebih optimal serta dapat diukur secara lebih tepat dan objektif
4. Umpan balik dapat diperoleh pada tahap pelaksanaan program.

#### 2.5.4.4 Evaluasi Sistem

Evaluasi sistem adalah penguraian dari suatu system yang utuh ke dalam bagian-bagian komponennya dengan maksud untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi permasalahan-permasalahan, kesempatan-kesempatan, hambatan-hambatan yang terjadi dan kebutuhan-kebutuhan yang diharapkan sehingga dapat diusulkan perbaikan-perbaikan. Tahap evaluasi system dilakukan setelah tahap perencanaan system. Dalam mengevaluasi system dapat diketahui kelemahan-kelemahan, kekuatannya yang dengan demikian dapat diusulkan perbaikan menyangkut semua hal agar informasi yang dihasilkan optimal (Jogiyanto, 1993).

Menurut Hikmat (2002), evaluasi sistem adalah evaluasi yang melihat sejumlah faktor dominan dalam suatu program, antara lain: kondisi awal, masukan

(*inputs*) program, aktivitas program, keluaran (*outputs*) program, manfaat (*outcome*) program, dampak (*impacts*) program serta faktor-faktor pendukung dan penghambat program tersebut.



### BAB 3

## KERANGKA TEORI, KERANGKA KONSEP DAN DEFENISI OPERASIONAL

### 3.1 Kerangka Teori

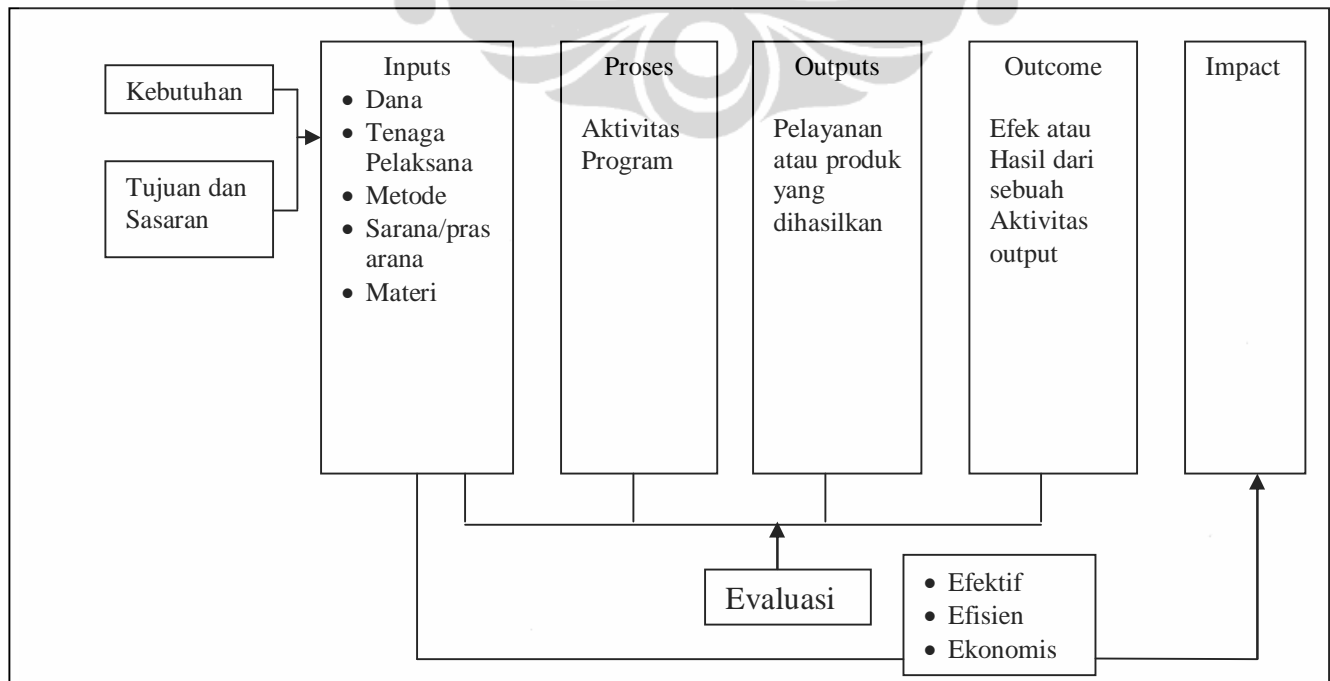
Dari teori Domino yang dikemukakan ILCI Loss Causation Model, kejadian kecelakaan disebabkan oleh kurangnya pengawasan manajemen (*lack of management control*), penyebab dasar (*basic causes*) dan penyebab langsung (*immediate causes*) .

Untuk mencegah dan mengurangi angka kecelakaan dalam berkendara, dilakukan dengan menyusun program-program dalam upaya meningkatkan keselamatan dalam berkendara. Pengukuran dan evaluasi kinerja program merupakan salah satu fungsi vital dari manajemen pengawasan.

Untuk memastikan bahwa pelaksanaan suatu program atau proyek mencapai sasaran dan tujuan yang direncanakan, maka perlu diadakan evaluasi dalam rangka peningkatan mutu kinerja program.

Dari beberapa teori mengenai model evaluasi program yang telah diuraikan dalam tinjauan pustaka, penulis menyusun suatu kerangka teori sebagai berikut :

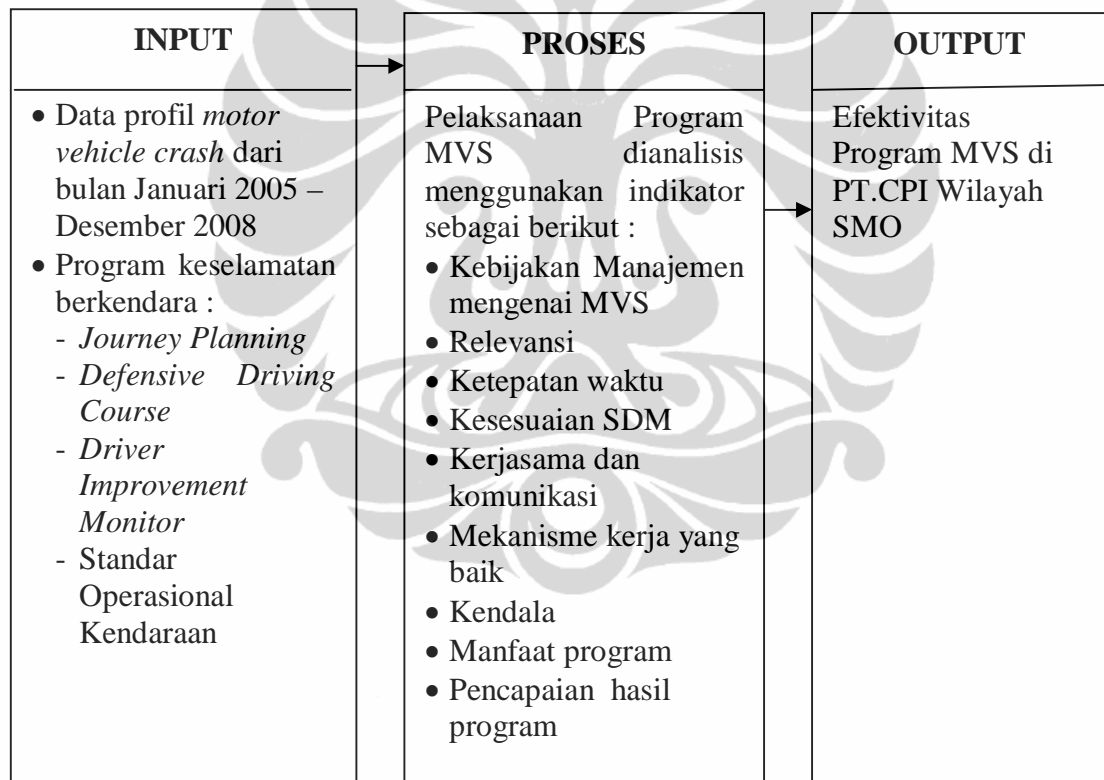
Gambar. 3.1.  
Kerangka Teori



### 3.2 Kerangka Konsep

Kerangka teori penelitian ini didasarkan pada teori pendekatan sistem. Dengan pendekatan sistem, diperoleh suatu rangkaian yang utuh dari bagian-bagian komponen dengan maksud untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi permasalahan, hambatan yang terjadi dan kebutuhan yang diharapkan sehingga dapat diusulkan perbaikan-perbaikan. Berdasarkan kerangka teori yang ada, maka penulis menyusun kerangka konsep sebagai berikut :

Gambar 3.2.  
Kerangka Konsep



### 3.3 Definisi Istilah

#### 3.3.1 Input

No.	Variabel	Defenisi	Metode Pengumpulan Data
1.	Data profil <i>MVC</i> dari bulan Januari 2005 – Desember 2008	Data kecelakaan yang terjadi pada saat berkendara dan melakukan aktifitas kerja dengan kendaraan roda empat atau lebih baik yang melibatkan kendaraan perusahaan maupun kontraktor yang beroperasi di area PT. CPI wilayah SMO dari bulan Januari 2005 – Desember 2008.	Telaah Dokumen
2.	Program <i>journey Planning</i>	Program yang dilaksanakan untuk membuat rencana mengenai analisis risiko bahaya selama perjalanan untuk perjalanan yang tidak rutin, dilakukan dengan mengisi formulir yang sudah disediakan.	Telaah Dokumen
3.	Program <i>Defensive Driving Course</i>	Program pelatihan mengemudi yang dilaksanakan bagi setiap operator kendaraan di PT.CPI Wilayah SMO .	Telaah Dokumen
4.	Program <i>Driver Improvement Monitor</i>	Program yang bertujuan untuk memantau perilaku pengemudi dalam mengemudikan kendaraan di PT. CPI Wilayah SMO	Telaah Dokumen

5.	Program Standar Operasional Kendaraan	Program yang berisikan standar dalam mengoperasikan kendaraan di PT. CPI Wilayah SMO terdiri dari <i>pre trip inspection</i> , pemakaian <i>seat belt</i> , konsumsi alkohol, pemakaian telepon selular, dll.	Telaah Dokumen
----	---------------------------------------	---	----------------

### 3.3.2 Proses

No	Variabel	Defenisi	Metode Pengumpulan Data
1.	Kebijakan manajemen mengenai program keselamatan berkendara	Komitmen manajemen perusahaan terkait program keselamatan berkendara dalam bentuk kebijakan bentuk tertulis di PT.CPI wilayah SMO.	Wawancara mendalam dan obeservasi
2.	Relevansi	Kesesuaian progam keselamatan berkendara yang dilaksanakan di PT.CPI wilayah SMO terhadap kondisi yang ada saat ini	Wawancara mendalam
3.	Ketepatan waktu	Kesesuaian pelaksanaan program keselamatan berkendara yang dijalankan di PT.CPI wilayah SMO dengan jadwal yang sudah ditetapkan	Wawancara mendalam
4.	Kesesuaian SDM	Kesesuaian antara pengelola /pelaksana program keselamatan berkendara di PT.CPI wilayah SMO dengan program yang dijalankan	Wawancara mendalam
5.	Kerjasama dan komunikasi	Pelaksanaan program keselamatan berkendara di PT.CPI wilayah SMO yang didasari oleh kerjasama tim dan komunikasi yang efektif	Wawancara mendalam
6.	Mekanisme kerja yang baik	Pelaksanaan program keselamatan berkendara di PT.CPI wilayah SMO sesuai dengan tujuan dan standar yang sudah ditetapkan	Wawancara mendalam
7.	Kendala	Segala bentuk hambatan dan permasalahan yang ada selama	Wawancara mendalam

		pelaksanaan program keselamatan berkendara di PT. CPI Wilayah SMO	
8.	Manfaat program	Manfaat program keselamatan berkendara di PT.CPI wilayah SMO dalam penurunan angka kejadian <i>motor vehicle crash</i>	Wawancara mendalam
9.	Pencapaian hasil program	Hasil yang dicapai dalam pelaksanaan program keselamatan berkendara mencapai target yang sudah ditetapkan sebelumnya <i>crash</i> di PT.CPI wilayah SMO	Wawancara mendalam dan telaan dokumen
10.			
11.	Efektivitas Program Keselamatan Berkendara	Program keselamatan berkendara yang efektif dalam mengurangi angka kejadian <i>motor vehicle crash</i> di PT.CPI	Wawancara mendalam, observasi dan telaah dokumen

### 3.3.3 Output

No	Variabel	Defenisi	Metode Pengumpulan Data
	Efektivitas Program Keselamatan Berkendara	Program keselamatan berkendara yang efektif dalam mengurangi angka kejadian <i>motor vehicle crash</i> di PT.CPI	Wawancara mendalam, observasi dan telaah dokumen

## BAB 4 METODOLOGI PENELITIAN

### 4.1 Disain Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian observasional dengan pendekatan deskriptif kualitatif yaitu suatu penelitian yang dilakukan dengan tujuan utama untuk membuat gambaran atau deskripsi tentang suatu keadaan secara objektif.

### 4.2 Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari sampai Februari 2010 di PT CPI daerah operasi Sumatera (SMO) Rumbai, Pekanbaru-Riau.

### 4.3 Informan Penelitian

Informan dalam penelitian adalah karyawan PT.CPI wilayah SMO, Rumbai dan kontraktor yang terkait dengan program MVS sebagai berikut :

Tabel. 4.1  
Informan Penelitian

No.	Informan (Jabatan)	Unit Kerja
1.	Advisor HES Loss Prevention	Bagian Corporate
2.	HES analysis	Bagian Corporate
3.	HES Engineer	Distrik Rumbai
4.	Group Leader Production Process & Treatment	Distrik Minas
5.	Occupational Health Specialist	Distrik Duri
6.	Operator/Driver	Kontraktor



#### 4.4 Unit Analisis

Pada penelitian ini, yang menjadi unit analisis adalah :

1. Profil data kecelakaan kendaraan (*motor vehicle crash*) dari tahun 2005 – 2008 di PT. CPI Wilayah SMO
2. Evaluasi program MVS, dilihat dari indikator kebijakan manajemen, relevansi program, ketepatan waktu, efisiensi, kesesuaian SDM, kerjasama dan komunikasi, mekanisme kerja yang baik, kendala, manfaat program.
3. Pencapaian target pelaksanaan program MVS, dilihat dari angka pencapaian frekuensi rate setiap tahun dari tahun 2005 – 2008.

#### 4.5 Teknik Pengumpulan Data

##### 4.5.1 Data Primer

Data Primer didapatkan melalui wawancara mendalam kepada informan penelitian mengenai evaluasi program MVS PT CPI wilayah SMO. Selain itu, dilakukan juga observasi langsung untuk mendapatkan gambaran kondisi di lapangan.

##### 4.5.2 Data Sekunder

Data sekunder didapatkan melalui studi literatur dan telaah dokumen yang terkait dengan program keselamatan berkendara antara lain kejadian MVC dari bulan Januari 2005 – Desember 2008, dokumentasi program keselamatan berkendara dan penelusuran dokumen lain yang berkaitan dengan kejadian MVC. Data ini diperoleh dari MVC report yang direkapitulasi setiap bulan oleh *HES Analysis* PT CPI wilayah SMO.

#### 4.6 Pengolahan Data dan Analisis Data

Analisis data menggunakan analisis isi untuk mendapatkan informasi mendalam tentang pelaksanaan dan evaluasi program keselamatan berkendara di PT. CPI Wilayah SMO. Langkah-langkah yang dilakukan sebagai berikut :

1. Menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber
2. Melakukan reduksi data dengan cara membuat rangkuman inti

3. Menyusun dan mengelompokkan data
4. Memberi kode pada satuan-satuan data
5. Melakukan pemeriksaan tentang keabsahan data
6. Menyajikan data dalam bentuk matriks data kualitatif.

#### **4.7 Rencana Pemeriksaan Keabsahan Data (Triangulasi)**

Untuk mendapatkan data yang valid, peneliti menggunakan metode triangulasi yaitu :

1. Triangulasi sumber adalah menganalisis hasil informasi dari Bagian Corporate, wakil informan di wilayah Duri, Wakil Informan di Wilayah Minas, Wakil Informan di Wilayah Rumbai dan Wakil dari Kontraktor.
2. Triangulasi metode yaitu membandingkan metode penelitian antara wawancara mendalam , telaah dokumen dan observasi.
3. Triangulasi data, yaitu membandingkan data yang diperoleh dari data primer dan data sekunder.

## BAB 5

### GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

#### 5.1 Sejarah PT. Chevron Pacific Indonesia

PT CPI merupakan salah satu unit usaha yang terbesar di Indonesia yang juga merupakan kontraktor BP Migas. Perusahaan minyak asing ini merupakan unit usaha perusahaan Amerika yaitu *Chevron Corporation*. PT CPI yang sebelumnya bernama PT CALTEX Pacific Indonesia merupakan perusahaan yang memakai sistem kontraktor bagi hasil (*Production Sharing Contract*) dari salah satu unit usaha perusahaan minyak milik Amerika dengan nama *Chevron Corporation*. PT CPI merupakan salah satu unit bisnisnya di bawah wilayah *Indo Asia Business Unit*.

Proses berdirinya PT CPI dimulai pada Maret 1924 dengan dilakukannya upaya pencarian minyak oleh tim geologi *Chevron Corporation* yang dipimpin oleh Emerson M. Butterworth di Daerah Sumatera, Jawa Timur, Kalimantan Timur, dan Wilayah Papua. Tim tersebut bernama *Standard Oil Company of California* (SOCAL). Kemudian pada tahun 1930 SOCAL memperoleh hak eksplorasi dari pemerintah Hindia Belanda saat itu, yang juga kemudian menunjuk SOCAL sebagai *minority partner* dari suatu perusahaan yang didirikan oleh Pemerintahan Hindia Belanda pada Bulan Juni 1930 dengan nama *NV Nederlandsche Pacific Petroleum Maatschappij* (NPPM) untuk melakukan eksplorasi di Papua.

Pada tahun 1935 NPPM menerima tawaran untuk mengeksplorasi daerah di Sumatera Bagian Tengah seluas 600.000 hektar walaupun daerah tersebut dianggap belum layak di eksplorasi dan dianggap kurang memberikan keuntungan. Kemudian pada bulan Juli 1936, Chevron dan TEXACO Inc. mendirikan kelompok perusahaan minyak bersama yang dinamakan *California Texas Petroleum Corporation* (CALTEX). Setelah penerimaan tawaran Pemerintah Hindia Belanda tersebut, Caltex mendapatkan kontrak di Propinsi Riau.

Sejak tahun 1983 PT CPI berstatus sebagai Kontraktor Bagi Hasil (KPS)/*Production Sharing Contract* (PSC) yang beberapa wilayah konsesinya akan berakhir di tahun 2021. Saat ini kegiatan PT CPI di Propinsi Riau meliputi kawasan sekitar 31.700 km<sup>2</sup>. Pada bulan Oktober 2005, terjadi penggabungan (*Merger*) antara Chevron dengan Unocal, PT CPI resmi berganti nama menjadi PT CPI.

Berdasarkan luas operasi dan kondisi geografis yang ada serta pertimbangan efisiensi dalam pengoperasian, maka PT CPI membagi lokasi daerah operasi menjadi 5 distrik yaitu :

1. Distrik Jakarta sebagai Pusat Administrasi keseluruhan.
2. Distrik Rumbai sebagai Pusat Kerja Administrasi Wilayah Operasi PT CPI di Sumatera.
3. Distrik Minas sebagai daerah operasi produksi minyak (sekitar 30 Km dari Distrik Rumbai).
4. Distrik Duri sebagai daerah operasi produksi minyak (sekitar 112 Km dari Distrik Rumbai).
5. Distrik Dumai sebagai tempat pelabuhan untuk pengapalan minyak mentah (sekitar 184 km dari Distrik Rumbai).

Area operasi PT CPI saat ini terdiri dari lapangan Duri yang merupakan satu-satunya wilayah yang memproduksi minyak berat (*heavy oil*) sebanyak kurang lebih 200.000 BOPD, dan area operasi minyak ringan yang terdiri dari Sumatera bagian utara yang meliputi Bangko, Balam, Bekasap, Petani dan Sumatera bagian Selatan yang meliputi Minas, Libo, dan Petapahan yang secara keseluruhan memproduksi minyak ringan sebanyak kurang lebih 250.000 BOPD.

## **5.2 Kegiatan Operasi**

### **5.2.1 Kegiatan Eksplorasi**

Kegiatan seismik secara intensif di Riau mulai dilaksanakan setelah NPPM memperoleh hak eksplorasi pada tahun 1953. Kegiatan tersebut dilakukan di daerah-daerah sepanjang aliran sungai Rokan. Berdasarkan hasil penyelidikan geologik pada tahun 1936 dan 1937, ditemukan bahwa cadangan minyak yang potensial berada di wilayah yang lebih ke selatan. Oleh karena itu, Caltex mengubah daerah kerjanya ke arah selatan sehingga daerah tersebut berbentuk seperti seekor kangguru menghadap barat.

Hingga kini PT CPI telah memiliki lebih dari 70.000 km<sup>2</sup> data seismik dengan 56.000 km<sup>2</sup> diantaranya berada di daerah Riau daratan. Kegiatan operasi pencarian ladang minyak baru sudah tidak lagi gencar dilakukan. Kegiatan yang terus dilakukan adalah meningkatkan produksi minyak dari sumur-sumur produksi yang telah ada (*enhanced oil recovery, EOR*). Kegiatan tersebut didukung dengan teknologi maju dan peralatan serta perlengkapan yang mutakhir di bidang eksplorasi. Dewasa ini, PT CPI menggunakan mercu bor untuk pengeboran eksplorasi dan pengembangan.

### **5.2.2 Kegiatan Produksi**

Hingga tahun 1990 PT CPI telah mengebor 3.660 sumur, 3.094 sumur diantaranya dibor sejak tahun 1966 dimana pada saat itu PT CPI masih menggunakan menara bor yang dapat diangkut dengan helikopter namun pada perkembangannya, jalan darat sudah banyak dibuat sehingga menara bor model angkut darat dipakai untuk pengeboran-pengeboran eksplorasi dan pengembangan. Setiap tahun dapat diselesaikan kira-kira 215 hingga 525 sumur eksplorasi dan pengembangan. Sejak tahun 1952 hingga 1990, jumlah produksi PT CPI telah mencapai lebih dari tujuh milyar barel, berasal dari 3.237 sumur yang tersebar di 96 lapangan.

### **5.3 Sumber Daya Manusia**

PT CPI memiliki lebih dari 6000 tenaga kerja yang 98% diantaranya berkebangsaan Indonesia. Sejak tahun 1966, PT CPI telah dipimpin oleh orang Indonesia. PT CPI telah melaksanakan proses alih teknologi dan alih keterampilan yang terdiri dari tiga aspek, yaitu: pelatihan, pertukaran gagasan, dan proses komunikasi antara tenaga kerja Indonesia dan tenaga asing.

Program Pengembangan Sumber Daya Manusia untuk karyawan adalah kursus keahlian dasar yang terdiri dari latihan Bahasa Inggris dan latihan teknik yang meliputi latihan kejuruan di berbagai bidang serta program pengembangan manajemen dan latihan khusus untuk karyawan senior. Sejumlah tenaga kerja Indonesia tingkat menengah ke atas mengikuti training sambil bekerja di Amerika Serikat setiap tahunnya. Hal tersebut dilaksanakan dalam rangka mempersiapkan tenaga kerja Indonesia agar mampu menduduki jabatan yang lebih tinggi. Selain itu juga, hal tersebut dilakukan agar tenaga kerja Indonesia siap menerima peralihan teknologi maju. PT CPI juga memberikan kesempatan kepada setiap karyawan untuk mengikuti latihan dan pengembangan karir secara terus menerus. Inti dari filsafat PT CPI adalah investasi dalam sumber daya manusia.

Bagian-bagian Divisi Sumber Daya Manusia yang ada di PT CPI terdiri dari:

1. Bagian Hubungan Industrial.
2. Bagian Kesehatan Pegawai.
3. Bagian Perjalanan Dinas.
4. Bagian Pengembangan Sumber Daya Manusia.
5. Bagian pengupahan, keselamatan, dan komunikasi peraturan perusahaan.

### **5.4 Visi, Misi dan Nilai-Nilai Dasar**

Untuk mematangkan visi, misi, dan nilai-nilai yang menjadi fokus PT CPI, maka pada bulan Januari 1992, diadakan sarasehan dengan melibatkan semua jajaran

manajemen dengan merumuskan visi, misi, dan nilai-nilai ini secara tegas dan tertulis.

Visi PT CPI adalah “Diakui sebagai sebuah perusahaan kelas dunia yang bertekad untuk mencapai tingkat yang sempurna”. Untuk diakui sebagai perusahaan kelas dunia, PT CPI melaksanakan apa yang disebut *Continuous Quality Improvement* (perbaikan kualitas yang berkesinambungan). Sedangkan misi PT CPI yang telah dicanangkan adalah “Sebagai mitra usaha Pertamina, PT CPI secara efektif akan mencari dan mengembangkan sumberdaya minyak dan gas bumi untuk kesejahteraan bangsa Indonesia dan kepentingan pemegang saham”.

Enam nilai pokok yang harus dijunjung tinggi segenap pimpinan dan karyawan PT CPI adalah:

1. Memenuhi semua perundangan dan peraturan yang berlaku.
2. Menjunjung standar etika yang paling tinggi.
3. Memperlakukan karyawan sebagai sumber daya yang paling berharga.
4. Memelihara lingkungan yang sehat dan aman bagi karyawan, kontraktor, dan keluarganya.
5. Menjaga kelestarian lingkungan dan mendukung pengembangan masyarakat.
6. Menjadikan peningkatan mutu yang berkesinambungan sebagai falsafah hidup.

### **5.5 Struktur Organisasi PT CPI**

PT CPI memberlakukan struktur organisasi baru yakni dari bentuk departemen menjadi *Strategic Bussiness Unit* (SBU) yang bersifat tim kerja sehingga dalam perusahaan seakan-akan ada perusahaan-perusahaan kecil. Dalam *Strategic Bussiness Unit* (SBU) ini dibentuk unit-unit yang beranggotakan orang-orang dengan disiplin ilmu dan keahlian tertentu sejak tanggal 11 Maret 1995. Setiap anggota per unit diarahkan pada kerja sama tim sebagai suatu kelompok kerja. Oleh karena itu, setiap unit memiliki sumber daya yang cukup untuk melakukan bisnis sendiri.

Dengan manajemen sistem *Strategic Business Unit* (SBU) ini, otonomi tiap unit menjadi makin besar (desentralisasi) sehingga diharapkan tercipta sistem kerja yang efektif.

Struktur organisasi PT CPI diubah kembali lagi pada tahun 2005. Sejak saat itu, kepemimpinan PT CPI dipegang oleh seorang *President Director* yang berkedudukan di Jakarta, sedangkan kepemimpinan di Sumatera dipegang oleh seorang *Managing Director*.

### **5.6 Operational Excellence Management System**

*Operational Excellence Management System* merupakan konsep SMK3 yang diterapkan oleh PT CPI yang terdiri dari 13 *element* dan 46 *expectation*. Namun konsep ini tidak hanya memperhatikan aspek keselamatan (*safety*) dan kesehatan (*health*), tetapi juga lingkungan (*environment*), efisiensi (*efficiency*), dan kehandalan (*reliability*). Dengan menerapkan sistem ini diharapkan Chevron dapat menjadi perusahaan energi terdepan di dunia.

Tujuan :

1. Keberhasilan mengkondisikan tempat kerja yang bebas kecelakaan (*zero accident*)
2. Mengeliminasi kebocoran minyak dan insiden kerusakan lingkungan.
3. Mengidentifikasi dan mengurangi risiko kerusakan lingkungan
4. Mengkampanyekan tempat kerja yang sehat dan mengurangi risiko kesehatan yang signifikan
5. Proses industri tanpa insiden dan penggunaan aset – aset yang handal
6. Memaksimalkan efisiensi sumber daya dan aset.

### **5.7 Departemen Health, Environment, and Safety (HES) PT CPI**

PT CPI menekankan untuk selalu mementingkan keselamatan kerja (*Occupational Safety*) kepada setiap karyawannya. Karyawan harus bekerja dengan



penuh kesadaran dan berusaha preventif terhadap segala kemungkinan bahaya yang dapat terjadi setiap saat. PT CPI menerapkan pelaksanaan program safety. Program tersebut diarahkan pada tiga sasaran, yaitu *human*, *equipment*, dan *procedure* dimana tiga elemen itu memiliki peran yang sama pentingnya dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman. Penerapan program safety tersebut dilaksanakan mengingat kegiatan produksi PT CPI mempunyai risiko yang cukup tinggi dan kemungkinan terjadinya kecelakaan sangat besar.

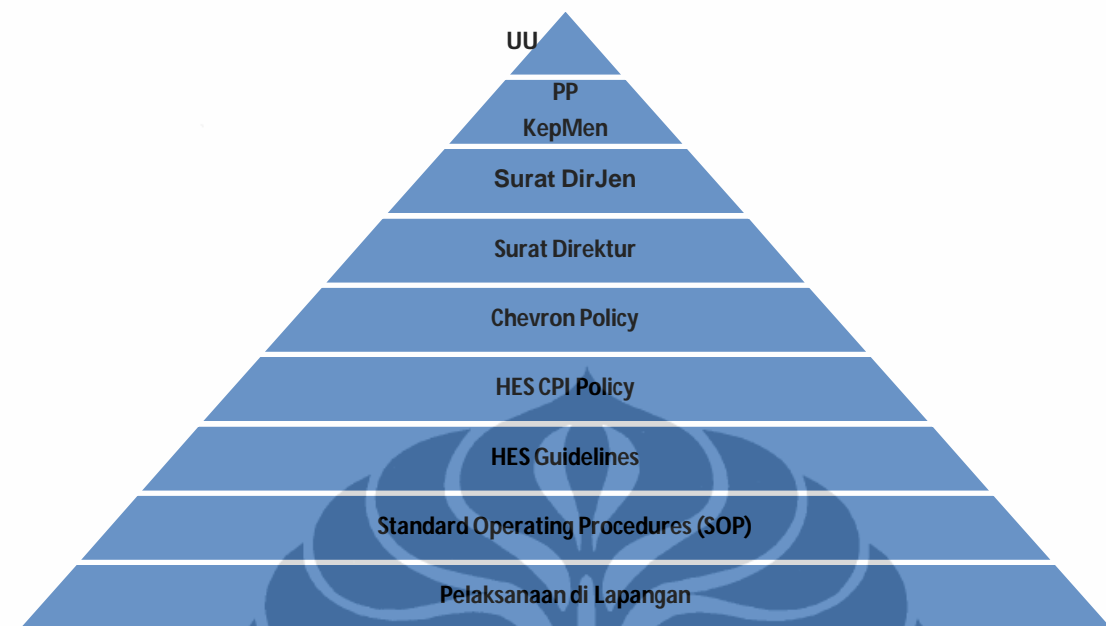
Langkah-langkah yang diambil untuk menanamkan kesadaran dan keselamatan kerja bagi karyawannya adalah:

1. Mengadakan latihan rutin tentang keamanan dan keselamatan kerja.
2. Menghilangkan keadaan atau tindakan-tindakan yang berbahaya.
3. Mengadakan inspeksi, pengaturan tata ruang yang baik, dan menyediakan prosedur kerja yang tertib.
4. Mencegah dan menghindari terjadinya kecelakaan berarti menekan biaya produksi dalam penggantian alat-alat maupun pemeliharaan akibat kecelakaan kerja.

PT CPI mempunyai komitmen untuk selalu mematuhi setiap peraturan hukum pemerintah, menjaga standar etika, menyadari bahwa pekerja merupakan sumber daya yang tak ternilai, menjaga lingkungan hidup, dan menopang masyarakat sekitar serta menerapkan perbaikan kualitas kehidupan sebagai filosofinya. PT CPI sangat memperhatikan keselamatan, kesehatan kerja, dan lingkungannya. Hal tersebut tertuang dalam filosofinya yaitu *“To be recognized as a leader in Safety”*.

### **5.8 Hierarki HES PT Chevron Pacific Indonesia**

Hierarki penerapan HES berdasarkan regulasi/guideline PT CPI adalah sebagai berikut :



Sumber : PT CPI

Gambar 5.1 Hierarki penerapan regulasi/guideline HES PT. Chevron Pacific Indonesia

## BAB 6

### HASIL PENELITIAN

#### 6.1 Kerangka Penyajian

Kerangka penyajian dalam hasil penelitian ini dilakukan dalam bentuk narasi dari hasil wawancara mendalam kepada 6 (enam) orang informan di PT.CPI Wilayah SMO, Rumbai. Selain itu juga didukung oleh hasil telaah dokumen mengenai laporan *Motor Vehicle Crash (MVC)* dan *Motor Vehicle Safety Standardized Operational Excellence (OE) Process* yang berisikan program keselamatan berkendara di PT.CPI serta hasil observasi lapangan sebagai proses triangulasi sumber penelitian kualitatif.

#### 6.2 Karakteristik Informan Penelitian

Pada penelitian ini dilakukan wawancara mendalam kepada beberapa informan seperti dalam tabel berikut :

Tabel 6.1  
Karakteristik Informan Penelitian

No.	Informan	Jabatan	Unit Kerja	Masa Kerja
1.	Informan 1	Advisor HES Loss Prevention	Rumbai/ OE/HES Sumatra Operation	27 tahun
2.	Informan 2	HES Analysis	Rumbai/ OE/HES Sumatra Operation	25 tahun
3.	Informan 3	HES Engineer	Rumbai	16 tahun
4.	Informan 4	Group Leader Production Process & Treatment	Minas	29 Tahun
5.	Informan 5	Occupational Health Specialist	Duri	17 tahun
6.	Infroman 6	Operator/Driver	Kontraktor	5 tahun

Dari tabel 6.1 dapat dilihat bahwa informan penelitian diambil dari berbagai perwakilan yaitu dari Bagian Corporate, District Rumbai, District Minas, District Duri dan dari kontraktor dengan masa kerja dari 5 tahun sampai 29 tahun.

### **6.3 Program *Motor Vehicle Safety* di PT. CPI wilayah SMO**

#### **6.3.1 Journey Planning (Perencanaan Perjalanan)**

Kebijakan PT. CPI mengurangi jumlah dan lamanya perjalanan yang dilaksanakan melalui transportasi darat apabila dianggap praktis. Hal ini meliputi transportasi barang dan juga orang. Setiap Team CPI dan *Business Partner* harus membuat prosedur-prosedur untuk menerapkan kebijakan ini.

##### 1. Tanggung Jawab

Setiap Team CPI dan *Business Partner* bertanggung jawab untuk membuat dan mengimplementasikan prosedur-prosedur yang bertujuan untuk mengurangi jumlah dan lamanya perjalanan yang dilakukan melalui transportasi darat. Prosedur-prosedur ini harus sesuai dengan persyaratan pada Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Darat CPI dan harus mempertimbangkan pengurangan perjalanan dan perencanaan perjalanan.

##### 2. Tujuan

Tujuan utama dari perencanaan perjalanan adalah untuk meningkatkan keselamatan pengemudi dan penumpang dengan meminimalkan paparan risiko dan mengidentifikasi serta mengurangi bahaya yang terkait pada setiap perjalanan. Paparan risiko secara efektif dapat diperkecil dengan mengurangi jumlah perjalanan jika memungkinkan.

##### 3. Prosedur

Perusahaan dan para pemimpin kontraktor harus memperhatikan akan kebutuhan untuk setiap perjalanan dan membuat komitmen yang jelas untuk mencari cara alternatif dalam mencapai tujuan setiap perjalanan.

Perjalanan biasanya dibagi dalam salah satu dari dua kategori:

1. Perjalanan rutin dan berulang yang terkait dengan jarak perjalanan lebih pendek dan medan atau daerah yang sudah biasa ditempuh.

2. Perjalanan tidak rutin yang terkait dengan jarak perjalanan yang lebih jauh atau daerah yang belum pernah ditempuh, atau paparan risiko yang tidak rutin; perjalanan seperti biasanya yang membutuhkan perencanaan tambahan dan kontrol, dalam beberapa kasus membutuhkan keamanan spesifik dan pertimbangan tanggap darurat.

Untuk perjalanan rutin, setiap pengemudi harus bisa memberikan penilaian perjalanan yang bebas dari insiden. Penggunaan perangkat ini tidak memerlukan dokumentasi atau persetujuan, itu dimaksudkan untuk menjadi *self assessment* yang cepat. Setiap pengendara bertanggung jawab untuk menggunakan perangkat ini sebelum memulai perjalanan rutin. Format perangkat untuk bebas dari insiden mungkin akan disesuaikan oleh masing-masing *Strategic Business Unit* (SBU). Awal rencana perjalanan resmi direkomendasikan untuk perjalanan rutin dan dapat disimpan untuk penggunaan masa depan.

Untuk perjalanan tidak rutin, para pengemudi harus menggunakan Daftar Periksa Rencana Perjalanan (*Journey Plan Checklist*), yang akan dilengkapi oleh pengemudi sebelum memulai perjalanan. Sebelum memulai perjalanan non rutin, dianjurkan bahwa pengemudi membicarakan rencana perjalanannya kepada supervisornya.

Checklist Rencana Perjalanan harus disimpan dengan aman oleh pengemudi sampai selesai perjalanan. Setelah selesai perjalanan, tidak ada retensi dokumen yang diperlukan. SBU akan menentukan apakah tipe perjalanan yang spesifik membutuhkan jenis Checklist Rencana Perjalanan untuk disetujui sebelum memulai perjalanan spesifik karena tingkat risiko yang lebih tinggi dari perjalanan. SBU dapat menggunakan format lain dari Checklist Rencana Perjalanan yang memenuhi maksud dari yang sudah ditentukan. Jaringan pengemudi (*driver network*) perlu dibentuk untuk berbagi informasi tentang kondisi rute dan masalah keselamatan kendaraan bermotor.

Setiap operator kendaraan harus membiasakan diri dengan penggunaan layanan tanggap darurat pengemudi dan keamanan kendaraan untuk wilayah operasi dan rute, sehingga mereka tidak perlu mengisi Checklist Rencana Perjalanan sebelum

menghadapi keadaan darurat. Rencana tanggap darurat mungkin diperlukan untuk risiko perjalanan yang lebih tinggi.

Kontraktor diharapkan untuk menerapkan prosedur yang setara. Jika kontraktor tertentu tidak memiliki prosedur setara, SBU akan menawarkan dengan prosedur untuk diadopsi oleh kontraktor.

#### 4. Pengurangan Perjalanan

Elemen yang penting dalam perencanaan manajemen perjalanan adalah penilaian (*assesment*) terhadap kebutuhan perjalanan transportasi darat. Mengurangi kebutuhan perjalanan transportasi darat, dapat mengurangi risiko dari transportasi bagi pengemudi, penumpang dan kargo.

Setiap perjalanan transportasi darat harus dianalisis berdasarkan kebutuhan perjalanan bisnis, risiko mengemudi, penumpang dan cargo dan alternatif praktis yang tersedia. Beberapa metode mengurangi perjalanan darat meliputi :

- a. Penggunaan alat transportasi alternatif seperti udara dan air
- b. Memperbanyak alternatif transit
- c. Menggunakan mobil atau kendaraan bermotor bersama-sama.
- d. Mengkombinasikan perjalanan
- e. Metode komunikasi elektronik

#### 5. Perencanaan Perjalanan

Pada saat *Strategic Bussiness Unit* (SBU) membutuhkan perjalanan, manajemen perencanaan perjalanan harus mempertimbangkan metode pengurangan risiko perjalanan. Elemen-elemen perencanaan manajemen perjalanan yang efektif sekurang-kurangnya mencakup antara lain :

- a. Pemilihan rute yang dapat mengurangi risiko para penumpang dan cargo termasuk menghindari daerah-daerah yang padat jika dapat dilakukan
- b. Membuat rute-rute perjalanan jika mungkin dapat dilakukan
- c. Menentukan kendaraan-kendaraan yang sesuai untuk perjalanan. Hal ini dapat meliputi suatu analisis daerah, kondisi cuaca yang diinginkan, penumpang dan cargo, alat-alat keselamatan yang diperlukan dan keterampilan serta pelatihan pengemudi.

- d. Memilih pengemudi yang sesuai untuk perjalanan dengan memperhatikan pelatihan pengemudi, tingkat keterampilan, pengalaman, kebiasaan terhadap rute-rute dan catatan tentang pengemudi yang selamat.
- e. Menentukan dan mengontrol jam-jam mengemudi dan dinas, juga masa istirahat dan istirahat makan bagi pengemudi.
- f. Membuat batasan kecepatan maksimum dan mengimplementasikan kontrol kecepatan seperti monitor elektronik.
- g. Membuat standar jumlah perjalanan dimana dapat dilakukan, termasuk jadwal perjalanan maksimum dan minimum.
- h. Memastikan bahan bakar yang tersedia cukup untuk perjalanan
- i. Menyediakan alat komunikasi di kendaraan jika diperlukan
- j. Menyediakan peralatan keselamatan seperti P3K, lampu, suku cadang, alat-alat ban, perta perjalanan, dll.
- k. Membuat perencanaan tindakan darurat dan komunikasi.
- l. Membuat prosedur-prosedur untuk berkomunikasi antara pengemudi dan *base operation*.

#### 6. Implementasi

Program ini mulai efektif 1 Januari 2001, Program Manajemen Perjalanan untuk operasi CPI ini harus ada untuk semua trip transportasi di jalan darat.

#### 7. Evaluasi

Setiap pengisian formulir journey planning ini akan dievaluasi oleh supervisor dan CPI Representative untuk memeriksa kelengkapan pengisian data dan risiko yang akan ditemui selama perjalanan. Selain, setiap terjadi kecelakaan kendaraan, Tim investigasi akan memeriksa journey planning, apakah sudah dilaksanakan sesuai dengan isian formnulis yang ditandatangani oleh Supevisor dan CPI Representative.

#### **6.3.2 Pelatihan Mengemudi (*Defensive Driver Course*)**

Setiap operator kendaraan transportasi darat harus memiliki SIM dari CPI untuk tipe kendaraan yang dioperasikan. Karyawan Mitra Kerja yang mengoperasikan kendaraan transportasi darat CPI harus juga memiliki SIM yang sah

dari CPI. Tim CPI dan sponsor kontrak bertanggung jawab untuk memastikan Mitra Kerja mempunyai suatu sistem perizinan yang sesuai dengan standar minimum CPI.

#### 1. Tujuan

Tujuan dari prosedur pelatihan pengemudi adalah untuk memastikan bahwa setiap pengemudi terlatih dan adanya kebutuhan akan pelatihan untuk penyegaran. Prosedur pelatihan pengemudi mensyaratkan bahwa, sebelum pengemudi profesional diperbolehkan untuk mengendarai kendaraan perusahaan, ia akan menerima pelatihan pengemudi yang sesuai, yang meliputi praktek mengemudi. Pengemudi yang terpapar dengan tingkat risiko tinggi dan pengemudi lainnya akan menerima pelatihan pengemudi yang ditentukan dalam waktu tiga bulan sewa dan / atau dengan mengasumsikan tanggung jawab mengemudi.

#### 2. Frekuensi Pelatihan

Semua perusahaan dan pengemudi kontrak harus memperbaharui pelatihan pengemudi yang aman minimal setiap tiga tahun. Pelatihan penyegaran mungkin diperlukan lebih sering, tergantung pada kinerja pengemudi, paparan risiko dan kondisi lokal.

#### 3. Materi Pelatihan

Program-program berikut memenuhi syarat sebagai *Safe Driver Training*: Sistem *Smith Training*, *Chevron Safe Driving Training*, atau pelatihan yang setara. Semua pelatihan bagi pengemudi yang aman meliputi latihan untuk komentar mengemudi (*commentary driving*).

Komentar mengemudi (*commentary driving*) adalah berkomentar secara verbal sambil menjalankan kendaraan oleh pengemudi tentang apa yang dilihat dan dilakukan ketika mengemudikan kendaraan. Komentar mengemudi membantu untuk mengevaluasi penerapan teknik pelatihan mengemudi yang aman.

#### 4. Dukungan *Motor Vehicle Safety*.

Pelatihan khusus harus diberikan untuk pengemudi operasi peralatan khusus (misalnya kendaraan berat) atau pengemudi yang beroperasi di daerah yang unik



(misalnya padang pasir). Pelatihan khusus harus diberikan didasarkan pada hasil analisis kebutuhan pelatihan.

#### 5. Peran dan Tanggung Jawab

Komentar mengemudi dilakukan oleh pengemudi untuk memenuhi syarat pelatihan. Catatan pelatihan pengemudi harus dipelihara dan terus diperbaharui oleh SBU, dan atau perusahaan kontraktor.

#### 6. Kontraktor

SBU diharapkan untuk mengkomunikasikan prosedur persyaratan pelatihan pengemudi untuk semua perwakilan manajemen kontraktor. Kontraktor diharapkan untuk melaksanakan pelatihan pengemudi yang setara untuk pengemudi mereka.

#### 7. Implementasi

Program ini dicantumkan dalam *Land Transport Management System* yang ditulis pada bulan April 1999. Selanjutnya direvisi berdasarkan HES Training Matrix versi revisi pada bulan Juni 2004.

#### 8. Evaluasi Mengemudi

Operator kendaraan CPI harus dengan sukses menyelesaikan “*behind the wheel*” test road (evaluasi mengemudi) yang diberikan seorang penguji yang diberikan hak, kepada pengemudi untuk setiap jenis kendaraan sebelum mengoperasikan kendaraan transportasi darat. Uji mengemudi ini harus dilaksanakan sesuai dengan Evaluasi Pengemudi & Uji Kriteria CPI (Lampiran 16-18).

### **6.3.3 Perilaku Keselamatan Pengemudi (*Driver Improvement Monitor*)**

#### 1. Deskripsi

Prosedur ini membutuhkan penggunaan monitor mengemudi dan pelaksanaan komponen-komponen spesifik mengemudi dari proses *Behavior Based Safety (BBS)*. Tujuan dari prosedur ini adalah untuk secara aktif mempromosikan, mendukung dan mempertahankan perilaku pengemudi yang lebih aman.

#### 2. Prosedur *Driver Improvement Monitor* (Monitor Peningkatan Pengemudi)

Perbaikan signifikan dalam performa keselamatan berkendara telah dilaporkan di antara organisasi-organisasi yang secara efektif menggunakan monitor

peningkatan pengemudi. Prosedur ini mengharuskan SBU untuk melengkapi semua kendaraan perusahaan dengan monitor peningkatan pengemudi.

Pengemudi akan menggunakan monitor peningkatan pengemudi saat mengoperasikan kendaraan bermotor perusahaan. Untuk SBU yang memungkinkan karyawan untuk mengemudi kendaraan perusahaan, penerapan persyaratan untuk karyawan ini akan ditentukan oleh SBU.

Minimal kontrak kendaraan yang terlibat dalam mengemudi risiko tinggi dan melaksanakan tugas bekerja di bawah kendali operasional SBU akan dilengkapi dengan monitor peningkatan pengemudi.

Penunjukan tugas mengemudi sebagai risiko tinggi akan ditentukan oleh masing-masing SBU didasarkan pada paparan risiko dari tugas mengemudi, kinerja keselamatan kendaraan bermotor kontraktor dan kriteria tambahan yang sesuai.

Pembebasan dari menggunakan monitor mengemudi dapat dibenarkan untuk kendaraan spesifik, atau kelas kendaraan, di mana usaha yang diperlukan untuk menggunakan monitor mengemudi ditampilkan sebagai tidak proporsional dengan pengurangan risiko yang dapat dicapai. Pengecualian seperti itu harus dievaluasi berdasarkan situasi saat ini dan harus didokumentasikan. Contoh pembebasan yang mungkin meliputi dibawah ini, namun tidak terbatas pada:

- a. Kendaraan yang terbatas untuk berjalan pada kecepatan 20 km / jam (12 mph) atau kurang
- b. Kendaraan dari kontraktor yang kontrak dengan SBU / organisasi adalah tiga bulan atau lebih pendek
- c. Kendaraan yang berjalan terutama pada jalan sewa
- d. Kendaraan yang ditugaskan untuk pengemudi dengan paparan risiko rendah

### 3. Prosedur Pemilihan dan Penggunaan Peningkatan Monitor Driving

Minimal, monitor mengemudi akan berisikan data spesifik pengemudi ini:

- a. Mengemudi dalam batas kecepatan
- b. Akselerasi mendadak/secara kasar
- c. Pengereman mendadak/secara kasar

Organisasi akan menggunakan data yang dikumpulkan untuk melatih pengemudi memperbaiki kinerja. Kegiatan berikut diperlukan untuk menerapkan prosedur monitor mengemudi:

- a. Tetapkan tinjauan dan proses umpan balik untuk mengevaluasi informasi untuk memantau mengemudi laporan langsung, karyawan dan kontraktor. Proses peninjauan harus terjadi setiap bulan atau lebih sering, sesuai dengan yang diperlukan.
- b. Komunikasikan skor mengemudi dan umpan balik kepada semua pengemudi sesuai frekuensi yang sudah ditetapkan, baik setiap bulan atau lebih sering.
- c. Sertakan kinerja mengemudi dalam tujuan kinerja pengemudi profesional dan atau pengemudi lain yang cocok.

#### 4. Prosedur Observasi Perilaku mengemudi

- a. Sebuah pengamatan perilaku mengemudi adalah metode untuk mengidentifikasi dan memperkuat perilaku pengemudi aman dan menghilangkan perilaku beresiko agar dapat memberikan peningkatan performa keselamatan kendaraan bermotor. Perilaku mengemudi yang efektif mengharuskan pengamatan pengamat memiliki kesadaran perilaku mengemudi yang aman dan secara aktif berpartisipasi dalam pengamatan dengan memberikan umpan balik.
- b. Setiap SBU akan menentukan daerah-daerah sasaran dan ruang lingkup perilaku mengemudi pengamatan, dalam meningkatkan kemajuan organisasi dalam melaksanakan proses BBS dan paparan risiko atau kinerja keselamatan mengemudi kendaraan bermotor ke SBU.
- c. Pengamatan perilaku mengemudi dilaksanakan sejalan dengan proses BBS SBU itu.

#### 5. Kontraktor

Kontraktor diharapkan untuk menerapkan prosedur yang sama. Jika kontraktor tidak memiliki prosedur setara, SBU mungkin menawarkan dengan prosedur untuk diadopsi oleh kontraktor.

#### 6. Implementasi

Program ini diimplementasikan mulai Januari 2006.

## 7. Evaluasi

Data yang ada pada alat pemantau yang dipasang pada kendaraan akan didownload dan dianalisis setiap bulan.

### 6.3.4 Standar Operasional Kendaraan

Standar operasional prosedur kendaraan menjelaskan persyaratan dan panduan untuk subjek berikut:

#### 1. Sabuk pengaman

Prosedur ini mengharuskan bagi setiap pengemudi dan penumpang untuk menggunakan sabuk keselamatan (seat belt) secara tepat untuk seluruh perjalanan yang ditempuh. Prosedur ini juga melarang kendaraan pick up atau truk terbuka untuk membawa penumpang yang berada di bagian bak (belakang) kendaraan tersebut.

#### 2. Penggunaan Telepon Selular

Prosedur ini melarang pengemudi untuk menggunakan telepon selular maupun radio dua arah (*two ways radio*) baik menggunakan tangan maupun *hands free* selama mengemudikan kendaraan. Petunjuk ini tidak berlaku untuk fasilitas *mobile equipment* (seperti: forklift) atau *emergency response communication* (seperti: fire truck)

#### 3. Penggunaan alcohol dan drugs

Pengemudi tidak diperbolehkan mengemudikan kendaraan di bawah pengaruh minuman beralkohol, drugs, narkotika yang akan mempengaruhi kemampuan untuk mengoperasikan kendaraan dengan selamat.

#### 4. Penumpang yang tidak diberi ijin.

Prosedur ini melarang penumpang yang tidak berijin / tidak memiliki otoritas (*unauthorized passengers*) untuk dibawa pada saat mengendarai kendaraan PT.CPI, kecuali dalam kondisi gawat darurat atau memang sudah diijinkan oleh otoritas local.

#### 5. Inspeksi keselamatan sebelum menggunakan kendaraan.

Untuk memastikan kendaraan dalam kondisi baik dan layak sebelum dijalankan, pengemudi harus melengkapi dan mengisi *checklist pre trip*

*inspection*. Jika diperlukan, organisasi yang bersangkutan dapat memeberikan pelatihan kepada pengemudi untuk pengisian checklist.

Deskripsi tentang persyaratan dan atau pedoman yang diberikan adalah dalam dokumen prosedur terkait.

Kontraktor diharapkan untuk menerapkan prosedur yang setara sebagaimana berlaku.

#### 6. Implementasi

Program ini mulai berlaku sejak 1 Januari 2001, karyawan diwajibkan untuk mengikuti standar operasional kendaraan di Wilayah SMO.

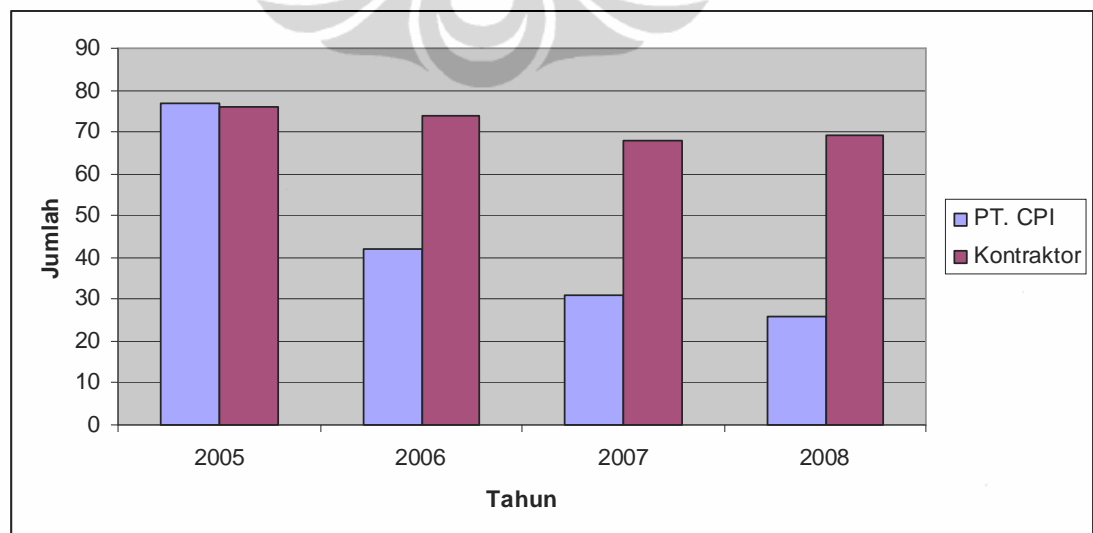
#### 7. Evaluasi

Dilakukan melalui HES Campaign, dimana pelaksanaannya dilakukan satu kali dalam tiga bulan pada tempat-tempat yang sudah ditentukan di wilayah areal kerja PT. CPI. Pada saat pelaksanaan HES Campaign ini akan dilakukan pengecekan terhadap formulir *Pre-Trip Inspection*, kelengkapan alat keselamatan kendaraan, penggunaan sabuk pengaman.

#### 6.4 Profil Kejadian Motor Vehicle Crash di PT.CPI

Gambar 6.1

Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Status Kepegawaian di PT. CPI wilayah SMO dari Tahun 2005-2008



Berdasarkan gambar 6.1 dapat dilihat bahwa dari tahun 2005 sampai 2008, kendaraan yang paling sering mengalami kecelakaan adalah kendaraan milik kontraktor yang beroperasi di area PT. CPI. Jumlah terbanyak kecelakaan terjadi pada tahun 2005 sebanyak 76 kendaraan (49,8 %). Hal ini menggambarkan bahwa kontraktor perusahaan belum menjalankan *motor vehicle safety* secara maksimal dan perlu perhatian yang lebih besar lagi terhadap keselamatan berkendara.

Tabel 6.3  
Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Lokasi Kejadian Kecelakaan di PT. CPI wilayah SMO dari Tahun 2005-2008

Lokasi	Tahun 2005		Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Public road	66	43.1	43	37.1	29	29.3	33	34.7
Field road	63	41.2	49	42.2	46	46.5	40	42.1
Camp	10	6.5	13	11.2	15	15.2	15	15.8
Parking lot	14	9.2	11	9.5	9	9.0	7	7.4
<b>Total</b>	<b>153</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>95</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 6.3 dapat dilihat bahwa lokasi kejadian kecelakaan dari tahun 2005 - 2008 terbanyak terjadi di jalan umum (*public road*) pada tahun 2005. Sedangkan pada tahun 2006 dan 2007, lokasi kecelakaan banyak terjadi di jalan lapangan (*Field road*). Secara keseluruhan, sejak tahun 2005 – 2008 telah terjadi kecelakaan terbanyak di lokasi jalan lapangan (*Field road*). Hal ini bisa saja terjadi karena sebagian besar lokasi pengeboran PT.CPI memang berada di daerah pedalaman dengan tingkat risiko kecelakaan cukup tinggi.

Tabel 6.4  
Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Tipe Kendaraan di PT.CPI Wilayah  
SMO dari Tahun 2005 - 2008

Tipe Kendaraan	Tahun 2005		Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008	
	n	%	n	%	n	%	n	%
<i>Light Vehicle</i>	108	70.5	73	62.9	54	54.5	51	53.7
Bus	14	9.3	11	9.5	18	18.2	3	3.1
<i>Heavy Vehicle</i>	30	19.6	32	27.6	27	27.3	41	24.1
<i>Motorcycle</i>	1	0.6	0	0	0	0	0	43.1
<b>Total</b>	<b>153</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>95</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 6.4 diatas dapat dilihat bahwa dari tahun 2005 – 2008, kendaraan yang sering terlibat dalam kecelakaan adalah tipe kendaraan ringan (*light vehicle*) sebanyak 235 kendaraan (63,9 %). Yang termasuk tipe kendaraan ringan ini adalah seperti kendaraan mini bus, sedan, kendaraan berpenumpang tidak lebih dari 6-8 penumpang. Tipe kendaraan seperti ini memang paling banyak digunakan dalam aktivitas operasional pegawai setiap hari. Sedangkan yang termasuk tipe *heavy vehicle* adalah *Tank Truck*, *Dum Truck*, dan *Trimeover Truck*. Sedangkan *Crane* yang termasuk ke dalam MVC apabila *Crane* tersebut sedang dijalankan di jalan raya (misalnya pada saat *moving*) dan terjadi kecelakaan di jalan.

Tabel. 6.5  
Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Waktu Kejadian Kecelakaan dari Tahun  
2005 - 2008

Waktu Kejadian	Tahun 2005		Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008	
	n	%	n	%	n	%	n	%
06.00 – 18.00 WIB	130	84.9	89	76.7	87	87.9	75	78.9
18.00 – 06.00 WIB	23	15.1	27	23.3	12	12.1	20	21.1
<b>Total</b>	<b>153</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>95</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 6.5 dapat dilihat bahwa waktu kejadian kecelakaan kendaraan dari tahun 2005 – 2007 terbanyak terjadi dari pukul 06.00 WIB – 18.00 WIB sebanyak 83.1 %. Hal ini terjadi karena pada waktu tersebut sebagian besar pegawai melakukan aktivitas.

Tabel. 6.6  
Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Tipe Kecelakaan di PT.CPI wilayah  
SMO dari Tahun 2005 - 2008

Tipe MVC	Tahun 2005		Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008	
	n	%	n	%	n	%	n	%
<i>Hit by External Object</i>	1	0.6	3	2.6	1	1	2	2.1
<i>Backing</i>	23	15	11	9.4	13	13.1	12	12.6
<i>Roll-back</i>	3	1.9	0	0	3	3	3	3.2
<i>Sidesweep</i>	39	25.5	33	28.5	39	39.4	25	26.3
<i>Striking Rear of</i>	8	5.2	10	8.6	2	2	6	6.3
<i>Head-on Collision</i>	7	4.6	10	8.6	8	8.1	9	9.4
<i>Running into Fixed Object</i>	12	7.8	13	11.2	11	11.1	15	15.7
<i>Skidding</i>	8	5.2	0	0	1	1	4	4.2
<i>Running off the road</i>	12	7.8	7	6	5	5.1	8	8.4
<i>Strucked by</i>	39	25.5	28	24.2	12	12.1	10	10.5
<i>Other</i>	1	0.6	1	0.8	4	4.1	1	1.1
<b>TOTAL</b>	<b>153</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>95</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 6.6 dapat dilihat bahwa tipe kecelakaan kendaraan terbanyak dari tahun 2005 - 2007 adalah menabrak dari samping (*sideswipe*) sebanyak 111 kejadian (30.2 %).



Tabel. 6.7  
Jumlah Kejadian MVC Berdasarkan Tipe Kecelakaan di PT.CPI wilayah  
SMO dari Tahun 2005 - 2008

Faktor Penyebab	Tahun 2005		Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008	
	n	%	n	%	n	%	n	%
<i>Not maintain eye lead time</i>	19	12.4	17	14.7	19	19.1	18	18.9
<i>Not evaluate distant objects</i>	12	7.8	5	4.3	0	0	6	6.3
<i>Not maintain following distance</i>	8	5.2	13	11.2	4	4.1	9	9.4
<i>Incapability Driver</i>	20	13.1	16	13.8	17	17.2	18	18.9
<i>No communication (sign, horn, or lights)</i>	2	1.3	0	0	0	0	0	0
<i>Improper backing</i>	23	15.1	11	9.5	11	11.1	15	15.7
<i>Unsafe act by other</i>	43	28.1	30	25.9	16	13.8	15	15.7
<i>Improper passing</i>	13	8.5	7	6.1	2	1.7	5	5.2
<i>Not maintain safe space</i>	4	2.6	12	10.3	17	14.7	13	13,6
<i>Not Conduct Pre trip</i>	6	3.9	3	2.6	4	3.5	5	15,7
<i>Improper parking/stopping</i>	3	1.9	2	1.7	9	9.1	6	6.3
TOTAL	153	100	116	100	99	100	95	100

Berdasarkan tabel 6.7 dapat dilihat bahwa kejadian kecelakaan menurut tipe kecelakaan di PT. CPI wilayah SMO dari tahun 2005 – 2007 terbanyak (24.2 %) adalah karena tindakan yang tidak aman dari pengendara lain. Dengan kata lain, sebagian besar kejadian kecelakaan kendaraan di PT. CPI wilayah SMO adalah karena akibat pengendara lain yang kurang memperhatikan keselamatan berkendara.

## 6.5 Evaluasi Progam Keselamatan Berkendara Di PT. CPI Wlayah SMO

### 6.5.1. Kebijakan Manajemen terkait dengan Keselamatan Berkendara (*Motor Vehicle Safey*) di PT. CPI Wilayah SMO.

Manajemen PT. CPI sangat komitmen terhadap keselamatan dan kesehatan kerja pegawai, dengan menetapkan salah satu tujuan utama dari perusahaan yaitu meningkatkan keselamatan dalam bekerja dan operasi bebas insiden (*safe and incident-free operations*) dengan menerapkan prinsip dalam setiap aktivitas kerja yaitu “*Do Safely or Not At All*” atau kerjakan dengan selamat atau tidak sama sekali. Prinsip dan kebijakan ini menjadi pedoman bagi setiap pegawai dalam melakukan aktivitas pekerjaan termasuk dalam aktivitas mengemudikan kendaraan, seperti yang diungkapkan oleh informan berikut ini :

*“...kebijakan tentang LALIN tertulis dalam bentuk MVS –OE process, dan disebarluaskan informasinya melalui HES campaign dan juga pada event-event yang besar yang melibatkan para kontraktor...”*

*“...Keselamatan berkendara setiap pengemudi pada setiap kelompok kerja tertuang didalam Tanggung gugat setiap Pimpinannya dalam bentuk Score Card Team yang dibuat bersama anggota kolompok kerja pada awal tahun dan dinilai pada achir tahun sebagai bentuk pertanggung jawaban pencapaian kinerja Team yang dipimpinnya ke pimpinan yang lebih tinggi...”*

*“...Management sangat mendukung keselamatan dalam berkendara LALIN. Kebijakan ada dalam bentuk yang tertulis. Dengan cara HES campaign, razia kendaraan bermotor bekerja sama dengan kepolisian, seminar, phamplet, gerak jalan sehat, HES meeting, HES moment, etc...”*

*“...Dalam hal keselamatan manajemen sangat peduli, karena isu keselamatan ini berdampak langsung terhadap pencitraan dari perusahaan dan konsen dari manajemen sangat tinggi, baik itu dalam pendanaan di bidang keselamatan. Ada beberapa kebijakan yang berhubungan dengan keselamatan antara lain : TENET, BBS, FSWP...”*

Sedangkan untuk sosialisasi / penyebarluasan informasi mengenai kebijakan ini disampaikan melalui *HES Campaign, HES moment, website, bulletin, pamflet, poster*, seperti yang diungkapkan oleh informan berikut ini :

*“...Selain itu juga dikomunikasikan melalui razia kendaraan bermotor bekerja sama dengan kepolisian, seminar, phamplet, gerak jalan sehat HES meeting, HES moment, etc...”*

*“...melalui website, bulletin, sosialisasi di kelas, video, dll...”*

*“..melalui fasilitas Intranet perusahaan, pelatihan, kampanye, poster dan melalui rapat-rapat keselamatan kerja bulanan...”*

### **6.5.2 Program *Journey Planning* (Perencanaan Perjalanan)**

Program *Journey Planning* merupakan program yang bertujuan untuk mengurangi jumlah dan lamanya perjalanan yang dilaksanakan melalui transportasi darat. Program perencanaan perjalanan ini masih dibutuhkan agar setiap pegawai mampu meminimalisasi tingkat risiko yang akan terjadi selama dalam perjalanan yang berhubungan dengan aktivitas perusahaan.

#### **1. Relevansi Program**

Berikut hasil wawancara terhadap informan penelitian terkait dengan relevansi program *journey planning* :

*“...Saya rasa program ini masih cukup relevan...”*

*“...Program ini masih relevan untuk diterapkan pada saat ini dan dimasa yang akan datang, karena dengan program ini bisa menekan kejadian kecelakaan di perjalanan...”*

Berdasarkan hasil wawancara mengenai relevansi dalam pelaksanaan program *journey planning*, pada umumnya informan menyatakan bahwa program *journey planning* ini masih relevan untuk dilaksanakan pada saat ini dan dimasa yang akan datang.

#### **2. Ketepatan Waktu**

Berikut hasil wawancara terhadap informan penelitian terkait dengan ketepatan waktu dalam pelaksanaan program *journey planning* :

*“...sejauh ini, karyawan tetap konsisten dalam menerapkan *journey planning* ini dan sesuai dengan waktunya yaitu sebelum melakukan perjalanan...”*

*“...*journey planning* ini selalu diterapkan sebelum melaksanakan perjalanan oleh karyawan PT. CPI pada kondisi yang tidak biasa...”*

*“...tepat waktu pak, biasanya sebelum melakukan perjalanan, tergantung tujuan dan rutenya juga...”*

Sedangkan ada salah seorang informan yang mengungkapkan bahwa dari segi waktu, pelaksanaan journey planning ini kadang terkendala karena tidak bisa menemui supervisor pada saat itu sehingga waktu terbuang untuk mencari supervisor, seperti yang diungkapkan berikut :

*“...karena supervisor mengawasi banyak orang, sering kali tidak ada ditempat sehingga wasting time untuk mencari supervisor...”*

### 3. Sumber Daya Manusia (SDM) Pengelola Program

Hasil wawancara yang dilakukan informan penelitian menyatakan bahwa dalam pelaksanaan program journey planning ini ada keterlibatan antara karyawan, supervisor dan CPI Representative seperti kutipan berikut ini :

*“...Pelaksanaan journey planning ini melibatkan karyawan dengan supervisornya dan CPI representative yang akan mereview isian checklist...”*

*“...karena langsung diawasi oleh atasan dan direview oleh CPI Representative,, saya yakin untuk SDM pengelola program ini cukup sesuai...”*

### 4. Kerjasama dan komunikasi

Mengenai kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program journey planning, informan penelitian menyebutkan bahwa secara umum kerjasama sudah baik dan komunikasi juga sudah efektif, seperti ungkapan informan di bawah ini :

*“...Dengan adanya keterlibatan supervisor untuk mengawasi bawahannya, saya rasa itu sudah merupakan bentuk kerja sama yang baik...”*

*“...Karyawan selalu mengkomunikasikan aktivitasnya kepada atasan termasuk ketika dia akan bepergian karena urusan kerja, komunikasi dilakukan melalui morning meeting dan memorandum dari manajemen...”*

Namun demikian, ada salah satu informan yang menyatakan bahwa karena kesulitan menemui supervisor pada waktu yang dibutuhkan, sehingga persetujuan dilakukan melalui telpon, seperti ungkapan di bawah ini :

*“...biasanya kalau udah susah cari supervisor, kita main telpon aja, nanti tanda tangannya belakangan...”*

## 5. Mekanisme Kerja

Berhubungan dengan mekanisme kerja dalam pelaksanaan program journey planning diperoleh hasil bahwa pada umumnya informan menyatakan sudah baik, hal ini terungkap dari hasil wawancara berikut ini :

*“...Saya rasa mekanisme dalam pelaksanaan program ini sudah jelas dan tertuang dalam MVS process PT. CPI...”*

*“Iya, sudah sesuai dengan mekanisme kerja yang ada dalam dokumen yang diatur oleh perusahaan”*

## 6. Kendala dalam Pelaksanaan Program

Mengenai kendala dalam pelaksanaan program journey planning ini, informan penelitian memberikan jawaban yang beragam, informan yang menyatakan tidak ada kendala, mengungkapkan sebagai berikut :

*“...Saya rasa sejauh ini belum pernah ada kendala, semua berjalan sesuai dengan ketentuan yang ada...”*

Sedangkan sebagian besar informan menyatakan ada kendala dalam pelaksanaan program ini, seperti kutipan hasil wawancara berikut :

*“...Kendalanya paling kesulitan dalam bertemu supervisor ketika tidak ada saat dibutuhkan...”*

*“...Yang menjadi kendala dalam penerapan journey planning ini, kadang atasan/supervisor tidak berada di tempat ketika ingin meminta persetujuan (tanda tangan, sehingga harus mencari-cari supervisor terlebih dahulu dan hal ini akan memakan banyak waktu...”*

*“...kendalannya paling untuk daerah-daerah yang belum pernah kita lalui, jadi harus bisa memperkirakan risiko apa yang akan dihadapi, kadang agak kesulitan disitu aja...”*

## 7. Manfaat Program

Secara umum dari hasil wawancara terhadap informan penelitian terkait dengan manfaat dalam pelaksanaan program journey planning, informan menyatakan bahwa program ini memberikan manfaat, seperti yang diungkapkan informan berikut:

*“...program ini jelas memberikan manfaat yang sangat besar terhadap pegawai, karena dari awal pegawai sudah bisa memperkirakan risiko bahaya dan sudah disiapkan cara mengatasinya, tentu bisa mengurangi risiko kejadian kecelakaan...”*

*“...dengan adanya program ini, karyawan bisa tetap selalu waspada untuk mengantisipasi segala bentuk kondisi-kondisi selama perjalanan...”*

*“Manfaat yang bisa dirasakan pegawai adalah bisa meminimalisasi terjadinya kecelakaan...”*

*“...perjalanan akan lebih aman, sehat dan nyaman....”*

### 6.5.3 Pelatihan Mengemudi (*Defensive Driving Course*)

Program *Defensive Driving Course* (pelatihan mengemudi) ditujukan untuk memastikan bahwa setiap operator kendaraan memang orang yang terlatih dan kompeten untuk mengemudikan kendaraan di area PT. CPI.

#### 1. Relevansi Program

Sebagian besar informan menyatakan bahwa program *Defensive Drive Course* masih relevan untuk dilaksanakan seperti diungkapkan informan sebagai berikut :

*“...Program DDS ini termasuk program utama kita terkait dengan keselamatan berkendara karena kita memang memakai operator kendaraan yang benar-benar terlatih...program ini sangat relevan dan sangat penting...”*

*“...Saya rasa DDS ini relevan sekali untuk diterapkan terus, karena untuk standar seorang driver yang layak mengemudikan kendaraan di PT. CPI, harus lulus kursus ini.”*

*“..Sangat riskan rasanya kalau driver yang mengemudikan kendaraan di PT. CPI tidak layak dan tidak standar. Pelatihan/kursus mengemudi ini masih sangat diperlukan untuk itu.”*

## 2. Ketepatan Waktu

Hasil wawancara terhadap informan penelitian terkait dengan ketepatan waktu dalam pelaksanaan program pelatihan mengemudi, informan menyatakan bahwa pelaksanaan program ini sesuai dengan jadwal dan waktu yang sudah ditentukan sebelumnya, seperti yang diungkapkan berikut ini :

*“...Program ini selalu dilakukan tepat waktu, sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan bagi masing karyawan. Pelaksanaannya 1 hari penuh, jika ada yang tidak lulus, harus diulang kembali sampai lulus...”*

*“...PT. CPI selalu disiplin mengenai waktu, pelatihan selalu dilakukan sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan...”*

Namun demikian, ada informan yang memberikan pernyataan yang berbeda dari informan lain, seperti ungkapan berikut ini :

*“...biasanya peserta yang ikut DDC ini minimal harus 5 orang, kalau masih kurang, harus menunggu sampai cukup 5 orang...”*

## 3. SDM Pengelola Program

Berhubungan dengan SDM pengelola program pelatihan mengemudi ini, secara umum informan menyatakan bahwa trainer / instruktur adalah orang yang kompeten di bidangnya dan sudah mendapatkan sertifikat Trainer of Trainer dari SMITH SYSTEM, seperti ungkapan berikut :

*“..Trainer untuk DDC adalah orang yang sudah terlatih dan langsung dibina oleh SMITH SYSTEM dari Amerika, mereka ada sertifikat Trainer of Trainer (TOT) dan diperbaharui secara berkala... “*

*“...Pengelola program ini adalah orang yang sudah terlatih dan memiliki sertifikat...”*

## 4. Kerjasama dan Komunikasi

Mengenai kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program pelatihan mengemudi, informan menyatakan bahwa sudah efektif, komunikasi dilakukan melalui email dan telepon, seperti yang diungkapkan sebagai berikut :

*“...antara pegawai dan pengelola program sudah terjalin kerjasama komunikasi yang baik...”*

*“..komunikasi biasanya dilakukan via email dan telepon kabel yang ada diperusahaan...”*

#### 5. Mekanisme Kerja

Untuk mekanisme kerja, sebagian besar informan menyatakan sudah baik, seperti yang dinyatakan sebagai berikut :

*“..trainer ini sudah menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan yang ada pada SMITH SYSTEM, setelah teori di kelas, peserta pelatihan praktek langsung mengemudi di jalan sambil berkomentar / mengucapkan secara verbal langkah-langkah yang sedang dilakukan...”*

*“...dari awal mereka memperoleh data tentang pegawai yang akan ditraining dari masing-masing unit, selanjutnya mereka menyusun jadwal dan melakukan training sesuai jadwal, mekanismeyna sudah bagus...”*

*“...menurut penilaian kami, Tim DDC ini sudah bekerja dengan baik, dengan didahului teori selama 4 jam, dilanjutkan dengan praktek 4 jam...”*

#### 6. Kendala dalam Pelaksanaan Program

Dari hasil wawancara mengenai kendala dalam pelaksanaan program pelatihan mengemudi ini, informan memberikan jawaban beragam, salah satu informan menyatakan tidak ada kendala, seperti ungkapan berikut :

*“...Selama pelaksanaan program pelatihan, sejauh ini tidak ada kendala...”*

Sedangkan informan lainnya menyatakan kendala dalam program ini adalah tidak semua peserta mempraktekkan hasil pelatihan dengan baik, ini terkait dengan perilaku, seperti ungkapan berikut ini :

*“...pihak perusahaan sebenarnya sudah memberikan pelatihan kepada pegawai, akan tetapi untuk penerapannya, tergantung individu masing-masing...”*

*“...kadang saya menemui ada pegawai yang sudah mendapat pelatihan, akan tetapi perilaku mengemudinya belum sesuai dengan yang diharapkan DDC ini...”*

Ada salah satu informan yang memberikan jawaban berbeda terkait kendala dalam pelaksanaan program ini, seperti diungkapkan berikut ini :



*“...menurut saya, belum ada pengawasan terhadap mutu dari pelatihan DDC yang sudah dilaksanakan selama ini, manajemen seolah percaya saja sepenuhnya dengan pelaksana program DDC ini, saya rasa hal ini patut diperhatikan oleh pihak manajemen...”*

## 7. Manfaat Program

Terkait dengan manfaat program yang dirasakan oleh informan, sebagian besar informan menyatakan bahwa program ini memberikan manfaat terutama dalam membentuk perilaku mengemudi yang safety dan mengurangi angka kejadian kecelakaan, seperti dinyatakan oleh informan sebagai berikut :

*“...dengan adanya pelatihan ini, seluruh operator kendaraan PT. CPI sudah terlatih sesuai standar yang diinginkan perusahaan, dengan demikian diharapkan angka kecelakaan bisa ditekan...”*

*“...Pelatihan DDC ini mampu membentuk perilaku mengemudi yang lebih safety...”*

Sedangkan ada salah satu informan yang mengungkapkan bahwa walaupun driver sudah memiliki SIM dari Kepolisian RI, namun hal itu belum bisa menjamin pengemudi memiliki perilaku yang safety dan masih perlu ditraining, seperti ungkapan berikut :

*“...trainig ini sangat bermanfaat karena walaupun kadang driver kita sudah punya SIM dari Kepolisian, akan tetapi itu belum menjamin mereka bisa safety dalam mengemudi, kadang kita tahu untuk mendapatkan SIM sekarang sangat gampang, bisa pakai sistem tembak siap sehari saja...”*

### **6.5.4 Driver Improvement Monitor**

Program *Driver Improvement Monitor* merupakan program yang bertujuan untuk memantau perilaku operator kendaraan pada saat mengemudikan/ menggunakan kendaraan PT. CPI.

#### 1. Relevansi Program

Dari hasil wawancara dengan informan terkait dengan relevansi program *Driver Improvement Monitor* ini, secara umum informan menyatakan program ini masih relevan dan perlu dilaksanakan, seperti kutipan wawancara berikut :

*“...Program Driver Improvement Monitor ini sangat membantu perusahaan untuk memantau perilaku driver dalam mengemudikan kendaraannya. Program ini juga relevan dengan kondisi yang ada sekarang...”*

*“...saya rasa masih relevan...”*

*“...Tak perlu diragukan lagi, program ini memang sangat relevan untuk saat ini dan di masa yang akan datang...”*

## 2. Ketepatan Waktu

Mengenai ketepatan waktu dalam pelaksanaan program *Driver Improvement Monitor* ini, sebagian besar informan menyatakan sudah tepat waktu dan rutin sesuai jadwal, seperti ungkapan berikut ini :

*“...Data record tentang perilaku mengemudi operator, secara konsisten dievaluasi dalam 1 x sebulan...”*

*“...Untuk ketepatan waktu, perusahaan secara konsisten memeriksa data record yang ada dan dievaluasi sekali sebulan...”*

*“...Secara rutin, data didownload setiap 2 minggu dan dievaluasi setiap bulan, saya rasa untuk ketepatan waktu sudah terpenuhi...”*

## 3. SDM Pengelola Program

Terkait dengan SDM pengelola program *Driver Improvement Monitor*, secara umum informan menyatakan bahwa sudah sesuai, dan dikelola oleh orang yang memang dibidangnya, seperti yang disampaikan oleh informan sebagai berikut :

*“...Pihak perusahaan menunjuk pihak ke-3 yaitu perusahaan yang terpercaya untuk penyediaan alat sekaligus analisis sehingga PT.CPI tinggal menerima laporan hasil analisis setiap bulannya...”*

*“ ...Perusahaan memanfaatkan kontraktor yang khusus menangani masalah monitor mengemudi ini...”*

## 4. Kerjasama dan Komunikasi

Untuk kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program ini sudah terjalin dengan baik, hal ini terlihat dari hasil kegiatan yang sudah sesuai dengan permintaan PT. CPI, seperti yang diungkapkan oleh informan berikut :

*“...mereka dapat bekerjasama dengan PT. CPI dengan baik, setiap tahun kontrak mereka terus diperpanjang...”*

*“...untuk komunikasi, selain meeting secara rutin, di PT.CPI selalu memanfaatkan fasilitas yang ada seperti telepon dan email...”*

## 5. Mekanisme Kerja

Untuk mekanisme kerja dalam pelaksanaan program *Driver Improvement Monitor*, informan menyatakan sudah baik dan sesuai dengan ketentuan yang ada, seperti ungkapan berikut :

*“...Saya rasa, untuk mekanisme kerja program DIM ini sudah baik dan berjalan dengan lancar”*

*“...Selama ini, program ini berjalan dengan sistem kerja yang baik”*

*“...Mereka bekerja profesional sesuai keinginan PT.CPI...”*

*“...Sejauh ini, program DIM ini lancar-lancar aja, PT. CPI secara konsisten menerima laporan tiap bulan...”*

## 6. Kendala dalam Pelaksanaan Program

Adapun kendala dalam pelaksanaan program *Driver Improvement Monitor* ini, secara umum masih ditemui kendala diantaranya terkait dengan perilaku driver dalam merusak atau mengganggu sistem kerja peralatan pemantau kecepatan yang digunakan di kendaraan. Hal ini diungkapkan oleh informan sebagai berikut :

*“...Memang dalam pelaksanaan program ini belum begitu maksimal, tapi kita tetap mencari solusi dari permasalahan yang ada...”*

*“...Kadang ada pegawai yang iseng mencabut kabel dari alat monitor”*

*“...Kabelnya kadang dicabut, trus tombolnya juga kadang diganjal...”*

Dari hasil wawancara terhadap salah seorang informan, terungkap bahwa ada kesepakatan antara pimpinan di lokasi kerja dengan karyawan untuk mengabaikan alat ketika alarm berbunyi setelah melebihi batas kecepatan yang ditentukan, pada kondisi yang mendesak dan emergency asal ada pertanggungjawabannya, seperti diungkapkan sebagai berikut :

*“...Sejauh ini yang saya temukan dilapangan, ada semacam kesepakatan antara karyawan dengan pimpinan , misalnya pada kondisi pekerjaan yang urgen/emergency seperti terjadi kecocoran pipa, terjadi tumpahan minyak, dll, dimana pada kondisi tersebut operator kendaraan bisa dimaafkan, ada*

*semacam kesepakatan setelah kejadian, operator harus melapor ke pimpinan, dilengkapi dengan saksi, bukti dan dari laporan kerja.”*

Sedangkan disisi lain juga ditemukan kendala, terkait dengan pemakaian kendaraan oleh orang lain sedangkan PIN yang digunakan bukan miliknya, seperti hasil ungkapan wawancara berikut :

*“...ketika pagi kita sedang memanaskan mobil, tiba-tiba ada pegawai yang mau memakai kendaraan segera, sementara PIN kita masih terpasang, akhirnya pegawai tersebut menjalankan kendaraan tidak memakai PIN nya, sehingga ketika orang tersebut over speed, kita yang malah kena pak, kita tak bisa berbuat apa-apa pak, yang makai itu orang staf PT. CPI pula...”*

## 7. Manfaat Program

Secara umum, informan menyatakan bahwa program *Driver Improvement Monitor* ini memberikan manfaat yang besar terhadap karyawan karena merupakan *Driver Right* (hak seorang pengemudi) untuk dijamin keselamatannya dalam mengemudikan kendaraan. Selain itu dengan adanya program ini, pengemudi bisa lebih berhati-hati dan waspada dalam mengemudikan kendaraan. Hal ini terungkap dari hasil wawancara dengan informan sebagai berikut :

*“...Manfaatnya, pengemudi akan tetap dimonitor perilakunya sehingga bisa lebih waspada dan hati-hati...”*

*“...Program ini bermanfaat untuk melihat kebiasaan pengemudi dalam mengendarai kendaraan...”*

*“...Penerapan program ini merupakan salah satu untuk memenuhi Drive Right (hak mengemudi). Karena pengemudi akan terlindungi dari tindakan mengemudi diluar batas kecepatan yang sudah ditentukan...”*

*“...Pengemudi lebih bisa mengendalikan diri dalam menjalankan kendaraan...”*

### 6.5.5 Standar Operasional Kendaraan

Standar operasional kendaraan adalah salah satu program dalam keselamatan berkendara di PT. CPI Wilayah SMO. Program ini bertujuan untuk memastikan kelayakan kendaraan sebelum digunakan, termasuk juga ketentuan-ketentuan lain yang diatur berkaitan dengan keselamatan dalam berkendara seperti penggunaan seat

belt, penggunaan alkohol saat mengemudi, dan penggunaan telepon genggam saat mengemudi.

### 1. Relevansi Program

Berhubungan dengan relevansi program standar operasional kendaraan ini, pada umumnya informan menyebutkan bahwa program ini masih sangat relevan dilaksanakan, seperti kutipan hasil wawancara berikut :

*“ ...Sangat relevan sekali, perusahaan perlu punya standar terutama dalam operasional kendaraan...”*

*“...Standar ini yang akan dijadikan pedoman dalam mengoperasikan kendaraan di areal perusahaan...”*

### 2. Ketepatan Waktu

Berkaitan dengan ketepatan waktu dalam pelaksanaan program standar keselamatan berkendara ini, informan memberikan jawaban yang beragam, informan yang menyatakan program ini tepat waktu, mengungkapkan sebagai berikut:

*“...Biasanya karyawan selalu melakukan pengecekan kendaraan sesuai dengan standar yang ada, sebelum menjalankan kendaraan, karena bagian dari SOP...untuk pelaksanaan razia, saya rasa sudah dilakukan dengan rutin...”*

Selain itu, ada informan yang menyatakan bahwa penerapan standar ini juga berlaku ketika pelaksanaan tender untuk menentukan kontraktor yang sesuai dengan keinginan PT. CPI, seperti terungkap dalam kutipan berikut :

*“...Ketika PT.CPI melakukan tender terhadap kendaraan yang akan disewa, standar operasional kendaraan ini benar-benar menjadi perhatian yang sangat besar. Perusahaan jelas-jelas akan menolak kendaraan yang tidak memenuhi standar keselamatan...”*

Sedangkan informan yang menyatakan program ini kurang memenuhi ketepatan waktu, dapat dilihat dari hasil wawancara berikut :

*“..selama ini saya perhatikan, pelaksanaan razia kadang tidak sesuai jadwal, penyebabnya karena pada saat yang sama banyak program-program lain yang harus diselesaikan dan dilaksanakan, kadang kala agak molor dari jadwal...”*

### 3. SDM Pengelola Program

Berkaitan dengan SDM pengelola program, informan menyatakan bahwa, program ini langsung dikelola oleh HES yang ada di Corporate (OE/HES Sumatra Operation) yang melakukan inspeksi (razia) ke jalan di areal perusahaan, jika ditemukan hal-hal yang tidak sesuai dengan standar, mereka langsung memberikan sanksi tegas. Sedangkan untuk pengawasan dalam pengecekan standar operasional kendaraan, dilakukan oleh HES Representatif yang ada di setiap unit / departemen. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh informan sebagai berikut :

*“...Program ini dilaksanakan langsung oleh Tim HES yang ada di Corporate (OE/HES Sumatra Operation) yang melakukan inspeksi (razia) ke jalan di areal perusahaan dan dibantu oleh HES Rep untuk masing-masing unit/departemen untuk pengawasan pengecekan kendaraan sebelum dipakai...”*

*“...mereka benar-benar bekerja profesional, jika ketika razia ditemukan pelanggaran, akan langsung diberikan sanksi tegas pak, mulai dari teguran sampai bisa berimbas kepada penundaan kenaikan gaji...”*

### 4. Kerjasama dan komunikasi

Untuk kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program standar operasional kendaraan ini sudah berjalan dengan baik, dimana setiap HES Representative harus memberikan laporan kepada OE/HES Sumatra Operation terkait dengan hasil pengecekan kendaraan. Sedangkan untuk komunikasi dilakukan melalui website/email, telepon kabel, maupun HES meeting yang dilakukan secara rutin, seperti yang diungkapkan oleh informan berikut :

*“...HES Rep yang ada di masing-masing unit adalah perpanjangan tangan dari OE/HES Sumatra Operation, sejauh ini komunikasi dilakukan melalui email, telepon atau HES meeting, sehingga jika ada peraturan-peraturan terbaru dari manajemen mengenai motor vehicle safety, langsung kita sampaikan kepada Tim yang ada untuk disosialisasikan melalui media tersebut...”*

### 5. Mekanisme Kerja

Untuk mekanisme kerja dalam pelaksanaan program standar operasional perusahaan ini, sudah sesuai, jika ditemukan pelanggaran, langsung diberikan

*punishment*, sedangkan bagi pengendara yang patuh sesuai standar, juga diberikan *reward*, hal ini diungkapkan oleh informan sebagai berikut :

*“...Mekanisme kerja sudah berjalan dengan baik, ada reward dan punishment juga...”*

*“...alur kerja mereka sudah jelas, dalam penerapannya mereka sudah sesuai ketentuan yang ada...”*

*“...bagi yang kedapatan melanggar, langsung dikenai sanksi sesuai dengan bentuk pelanggaran...”*

#### 6. Kendala dalam Pelaksanaan Program

Hasil wawancara dengan informan mengenai kendala yang ditemui dalam pelaksanaan program standar operasional kendaraan ini, terletak pada ketelitian dan kesiapan dari pelaksana maupun karyawan, seperti yang diungkapkan berikut ini :

*“...Kadang karena terburu waktu, pengecekan dilakukan kurang teliti...”*

*“Masalahnya paling kurang teliti”*

*“...Kendala yang ditemukan dilapangan, kadang peralatan harus diganti atau dilengkapi, karena barangnya sedang habis, kendaraan tetap jalan juga karena kondisi yang urgen...”*

*“...Kadang untuk alat-alat yang tidak terlalu penting dan tidak ada korelasi langsung ke safety, sering diabaikan...”*

*“...Biasanya masing-masing kendaraan mempunyai spesifikasi yang berdeda-beda, untuk itu tidak semua item yang ada di dalam form terpenuhi karena perbedaan dari standar kendaraan dari masing-masing merek...”*

#### 7. Manfaat Program

Menurut sebagian besar informan, program ini memberikan manfaat dalam meminimalisasi tingkat risiko terjadinya kecelakaan, seperti diungkapkan sebagai berikut :

*“...Pengemudi bisa mengetahui kondisi dan kelengkapan kendaraannya sebelum digunakan sehingga meminimalisasi kecelakaan...”*

*“...Agar pengemudi bisa mengemudi lebih tenang, aman dan safety...”*

## 6.6 Pencapaian Hasil Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI Wilayah SMO

Tabel 6.8  
Pencapaian Hasil Pelaksanaan Program Motor Vehicle Safety di PT. CPI dari Tahun 2005-2008

Status Kepemilikan Kendaraan	Pencapaian Target							
	2005		2006		2007		2008	
	Target	Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian
Company	2,34	2,60	1,96	2,49	2,06	1,91	1,50	1,69
Contractor	1,01	1,34	0,97	1,00	0,78	0,82	0,57	0,80

Dari tabel 6.8 terlihat bahwa dari tahun 2005 – 2008, setiap tahunnya selalu terjadi peningkatan angka frekuensi rate kecelakaan kendaraan (*motor vehicle crash*) di PT. CPI Wilayah SMO.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan informan, diungkapkan bahwa analisis *Frekuensi Rate* dari tahun 2005-2008 terhadap Program MVS, informan menyebutkan bahwa target yang ditetapkan oleh pihak manajemen setiap tahun memang terlalu tinggi, sehingga di lapangan target tersebut sulit dicapai, seperti diungkapkan sebagai berikut :

*“...kalau dilihat hasil frekuensi rate-nya memang setiap tahun itu melampaui target, pihak manajemen memang memasang target yang tinggi guna menekan akan kecelakaan kendaraan di Wlayah SMO ini...”*



## BAB 7 PEMBAHASAN

### 7.1 Keterbatasan Penelitian

Selama dalam pelaksanaan penelitian ini, ada beberapa keterbatasan yang ditemui penulis diantaranya :

1. Dalam penelitian ini, penulis hanya mengambil data profil *motor vehicle crash* dari tahun 2005-2008. Sedangkan untuk data 2009 tidak diambil karena data tersebut belum secara lengkap dianalisis oleh pihak perusahaan.
2. Penulis mempunyai keterbatasan untuk menelaah data hasil laporan investigasi kecelakaan, sehingga ada beberapa dokumen yang hanya bisa diperoleh melalui wawancara.

### 7.2. Profil Kejadian *Motor Vehicle Crash* di PT.CPI

Berdasarkan dari hasil yang diperoleh mengenai kendaraan yang paling sering mengalami kecelakaan dari tahun 2005-2008 adalah kendaraan milik kontraktor yang beroperasi di area PT. CPI. Hal ini perlu mendapat perhatian serius dari pihak kontraktor untuk lebih memperhatikan keselamatan dalam berkendara. Selain itu, perlu ditinjau kembali persyaratan dalam pelaksanaan tender sehingga hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan berkendara harus diperketat.

Untuk lokasi kejadian kecelakaan dari tahun 2005 – 2008 secara keseluruhan, terbanyak di lokasi jalan lapangan (*Field road*). Jalan lapangan (*Field road*) memang mengandung tingkat risiko kecelakaan cukup tinggi, karena belum semua jalan menuju ke lapangan diaspal, sebagian masih berupa jalan minyak, sehingga hal ini akan menambah risiko ketika terjadi hujan karena bisa menyebabkan jalan menjadi licin. Pengemudi kendaraan perlu memperhatikan *Journey Planning* untuk melakukan perjalanan ke areal yang belum pernah dilewati sebelumnya.

Kendaraan yang sering terlibat dalam kecelakaan dari tahun 2005-2008 adalah tipe kendaraan ringan (*light vehicle*) seperti kendaraan mini bus, sedan, kendaraan berpenumpang tidak lebih dari 6-8 penumpang. Tipe kendaraan seperti ini

memang paling banyak digunakan dalam aktivitas operasional pegawai setiap hari baik dalam area kompleks perumahan, perkantoran maupun kadang juga untuk ke lapangan.

Berdasarkan waktu kejadian kecelakaan kendaraan dari tahun 2005 – 2008 terbanyak terjadi dari pukul 06.00 WIB – 18.00 WIB. Penyebabnya adalah karena pada waktu tersebut, aktifitas operasional perusahaan banyak dilakukan, sedangkan untuk malam relatif lebih jarang.

Tipe kecelakaan kendaraan terbanyak yang sudah terjadi dari tahun 2005 - 2008 adalah menabrak dari samping (*sideswipe*). Hal ini bisa menjadi perhatian pihak terkait, terutama bagi Trainer untuk dapat mendiskusikan dengan peserta pelatihan dan menambah materi pelatihan mengenai kondisi seperti ini.

Kejadian kecelakaan menurut tipe kecelakaan di PT. CPI wilayah SMO dari tahun 2005 – 2008 terbanyak adalah karena tindakan yang tidak aman dari pengendara lain. Dengan kata lain, sebagian besar kejadian kecelakaan kendaraan di PT. CPI wilayah SMO adalah karena akibat pengendara lain yang kurang memperhatikan keselamatan berkendara.

### **7.3 Evaluasi Program *Motor Vehicle Safety* Di PT. CPI Wilayah SMO**

#### **7.3.1 Kebijakan Manajemen terkait dengan *Motor Vehicle Safety* di PT. CPI Wilayah SMO.**

PT. CPI sebagai perusahaan yang bergerak di bidang oil and gas, sangat komitmen terhadap keselamatan dan kesehatan kerja karyawannya. Manajemen sudah mengeluarkan kebijakan mengenai keselamatan dalam berkendara yang dituangkan di dalam *Motor Vehicle Safety Operational Excellence (OE) Process*, dimana dokumen mengenai *MVS* ini bisa diakses oleh seluruh pegawai melalui fasilitas intranet yang sudah tersedia.

Menurut *Labor Occupational Health Program* (2008) Program Keselamatan Kendaraan yang efektif harus melibatkan manajemen dan Pekerja dan harus ada Prosedur dan Kebijakan Tertulis mengenai keselamatan berkendara.

Menetapkan anggota dari tim manajemen untuk membantu penyusunan program keselamatan berkendara dan mengeluarkan kebijakan mengenai keselamatan berkendara. Tim ini harus sepenuhnya bertanggung jawab untuk pelaksanaan program tersebut dan secara aktif mendorong partisipasi dan keterlibatan dari semua level organisasi. Pekerja dan perwakilan serikat pekerja (jika ada) harus dilibatkan dalam semua tahapan program dan pengembangan program serta meyakinkan mereka untuk turut mendukung program tersebut. Meminta pekerja untuk melakukan identifikasi risiko khususnya dalam mengemudi dan merekomendasikan solusi yang tepat berkaitan dengan kebijakan, prosedur, dan jadwal kerja yang ada.

### **7.3.2 Program *Journey Planning* (Perencanaan Perjalanan)**

#### **1. Relevansi Program**

Dari hasil wawancara dengan informan penelitian menunjukkan bahwa secara umum program *journey planning* ini sudah relevan dengan kondisi saat ini maupun dimasa yang akan datang. Dengan melihat tujuan dan aktivitas dari program ini memang masih relevan untuk dilaksanakan karena untuk mengurangi risiko kejadian kecelakaan selama perjalanan, seorang driver memang harus mengetahui terlebih dahulu kondisi jalan / lokasi yang akan ditempuh. Apalagi untuk menempuh perjalanan yang sebelumnya belum pernah dijalani, perjalanan diluar jam kerja (misalkan pada malam hari), hal ini harus mendapat perhatian serius. Dalam hal ini seorang supervisor harus memahami tujuan dan rute dari perjalanan pegawainya sebelum memberikan persetujuan dalam bentuk penandatanganan form *journey planning*.

Menurut Feurstein dalam Adi (2003), bahwa program-program yang dilaksanakan di tengah-tengah masyarakat haruslah relevan. Hal ini menghindari jangan sampai apa yang diperkenalkan kepada mereka tidak sesuai dengan yang diharapkan atau bahkan mungkin apa yang telah mereka miliki selama ini justru jauh lebih baik

## **2. Ketepatan Waktu**

Secara umum, informan menyatakan bahwa pelaksanaan program ini tepat waktu sesuai dengan ketentuannya yaitu dilakukan sebelum melaksanakan perjalanan yang memang tidak biasa. Namun diantara informan ada yang menyatakan bahwa kadang kala susah menemukan supervisor sehingga membuang waktu lama untuk menemukan supervisor.

Hal ini bisa diatasi dengan cara setiap pegawai harus menyusun jadwal perjalanan setiap bulannya, termasuk perjalanan diluar wilayah kerja dan diluar jam kerja, sehingga perjalanan untuk bulan berikutnya bisa dibicarakan dengan supervisor.

## **3. Sumber Daya Manusia (SDM) Pengelola Program**

Untuk sumber daya manusia yang mengelola program ini menurut informan sudah baik, terdiri dari pegawai itu sendiri, supervisor dan HES Representatif. Tugas supervisor adalah menetaapkan tipe trip/rute perjalanan, mengidentifikasi risiko perjalanan dengan menggunakan *risk assessment form*, melengkapi formulir journey planning untuk perjalanan yang tidak rutin, mengkomunikasikan journey planning kepada operator, mengurangi bahaya di perjalanan dan memberikan rekomendasi kepada pengemudi serta dokumentasi formulir journey planning. Tugas HES Representative adalah meninjau kembali (*review*) formulir journey planning dan memberikan persetujuan untuk mengimplementasikan journey planning. Sedangkan tugas pegawai maupun operator adalah mengkomunikasikan journey planning kepada supervisor, mengisi dan melengkapi checklist journey planning untuk perjalanan yang tidak rutin, menginformasikan secara langsung kepada supervisor jika menemukan bahaya selama perjalanan.

## **4. Kerjasama dan Komunikasi**

Menurut informan, kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program ini sudah efektif dan berjalan dengan baik. Dengan adanya peran dari supervisor untuk mengetahui rencana perjalanan pegawainya, berarti sudah terjalin kerjasama dan interaksi antara atasan dengan bawahannya. Interaksi ini tetap akan direview oleh HES Representative.

## **5. Mekanisme Kerja**

Untuk mekanisme kerja dalam pelaksanaan program ini, menurut informan sudah baik. Hal ini dapat dilihat dari prosedur yang dituangkan dalam *MVS OE Standardized Process*, mekanisme kerja dalam pelaksanaan program ini sudah sesuai dengan petunjuk dan ketentuan yang ada

## **6. Kendala dalam Pelaksanaan Program**

Adapun kendala yang sangat dominan menurut informan dalam penelitian ini adalah kesulitan menemui supervisor ketika dibutuhkan. Menurut penulis hal ini bisa diatasi dengan membuat perencanaan perjalanan jauh-jauh hari atau secara rutin membuat jadwal perjalanan untuk bulan berikutnya, sehingga bisa lebih bisa menentukan waktu yang tepat untuk bertemu supervisor.

## **7. Manfaat Program**

Secara umum, informan menyatakan bahwa pelaksanaan program ini memberikan manfaat bagi pegawai yaitu bisa meminimalisasi kejadian kecelakaan di jalan, pegawai sudah mengetahui faktor risiko apa saja yang akan dihadapi selama perjalanan dan tindakan *emergency*-nya dan yang jelas perjalanan akan lebih aman dan nyaman.

## **8. Evaluasi Program Journey Planning**

Evaluasi dalam pelaksanaan program journey planning ini dilakukan langsung setelah operator mengisi formulir journey planning sebelum bepergian. Penulis menemui kelemahan dalam evaluasi program ini terkait kendala yang sering ditemui di lapangan yaitu sulit menemui supervisor, sehingga efektivitas program ini menjadi berkurang.

Selain itu, penggunaan formulir journey planning ini dipakai hanya pada saat terjadi kecelakaan di jalan, dimana salah satu item yang dianalisis adalah isian journey planning. Seharusnya pihak terkait selalu melakukan penilaian maupun pemantauan dari tiap formulir yang ada secara berkala (misalkan sekali sebulan), sehingga diketahui daerah-daerah yang berisiko tinggi dalam melaksanakan perjalanan.

### **7.3.3 Program *Defensive Driving Course* (Pelatihan Mengemudi)**

#### **1. Relevansi Program**

Sebagian besar informan menyatakan bahwa program *Defensive Drive Course* masih relevan untuk dilaksanakan karena menyangkut kemampuan yang harus dimiliki oleh driver dalam mengemudikan kendaraan, termasuk perilakunya.

Menurut penulis, program ini juga tetap harus dilaksanakan, karena walaupun seorang driver sudah memiliki SIM dari Kepolisian Republik Indonesia, namun kualitas pengujian dalam pengambilan SIM masih kurang memuaskan. Kadang malah untuk mendapatkan SIM bisa tanpa melalui prosedur tes teori dan praktek terlebih dahulu, sehingga tidak dapat diukur sejauh mana kemampuan pengemudi dalam mengendarai kendaraan.

#### **2. Ketepatan Waktu**

Dari hasil wawancara terhadap informan penelitian terkait dengan ketepatan waktu secara umum informan menyatakan bahwa pelaksanaan program ini sesuai dengan jadwal dan waktu yang sudah ditentukan sebelumnya.

Menurut penulis, idealnya pelaksanaan waktu pelatihan memang selama 8 jam sesuai dengan jam kerja normal. Hal ini memang sudah diterapkan oleh PT. CPI, dimana pelatihan mengemudi dilakukan selama 8 jam, dibagi menjadi 4 jam teori dan 4 jam praktek.

#### **3. Sumber Daya Manusia (SDM) Pengelola Program**

Untuk SDM pengelola program pelatihan mengemudi ini, secara umum informan menyatakan bahwa trainer / instruktur adalah orang yang kompeten di bidangnya dan sudah mendapatkan sertifikat Trainer of Trainer dari SMITH SYSTEM.

Berdasarkan observasi penulis dilapangan, ketika penulis meminta salah seorang instruktur untuk menunjukkan sertifikatnya, instruktur bisa menunjukkannya. Program *Defensive Drive Course* ini memang dikelola oleh trainer yang berkualitas.

#### **4. Kerjasama dan komunikasi**

Kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program pelatihan mengemudi menurut informan sudah efektif, komunikasi dilakukan melalui email dan telepon.

Menurut analisis penulis, kerjasama tim dalam program ini sudah berjalan dengan baik, pihak Training Center akan mendapatkan data pegawai yang akan ikut pelatihan, selanjutnya disusun jadwal dengan ketentuan setiap pelatihan hanya diikuti oleh 5 orang peserta. Semua ini dikomunikasikan melalui email dan telepon kabel.

#### **5. Mekanisme Kerja**

Untuk mekanisme kerja, sebagian besar informan menyatakan sudah baik, sesuai dengan ketentuan yang ada pada *MVS OE Standardized Process*, dimana di dalam dokumen tersebut salah satunya disebutkan bahwa dalam proses pelatihan mengemudi harus ada praktek langsung mengemudi di jalan sambil berkomentar terhadap apa yang sedang dilakukan.

Komentar mengemudi (*commentary driving*) adalah berkomentar secara verbal sambil menjalankan kendaraan oleh pengemudi tentang apa yang dilihat dan dilakukan ketika mengemudikan kendaraan. Komentar mengemudi membantu untuk mengevaluasi penerapan teknik pelatihan mengemudi yang aman (*MVS OE Standardized Process*).

#### **6. Kendala dalam Pelaksanaan Program**

Dari hasil wawancara mengenai kendala dalam pelaksanaan program pelatihan mengemudi ini, sebagian besar informan menyatakan ada kendala seperti tidak semua peserta mempraktekkan hasil pelatihan dengan baik, dan kurangnya pengawasan terhadap mutu dari pelatihan *Defensive Driver Course* yang sudah dilaksanakan, selama ini pihak manajemen percaya penuh terhadap hasil pelatihan.

Menurut penulis, walaupun pihak perusahaan sudah mempercayakan kepada pihak ke-3 dalam pelaksanaan pelatihan ini, sebaiknya tetap harus ada pengawasan yang dilakukan sehingga mutu dari pelatihan bisa berkualitas.

## 7. Manfaat Program

Terkait dengan manfaat program yang dirasakan oleh informan, sebagian besar informan menyatakan bahwa program ini memberikan manfaat terutama dalam membentuk perilaku mengemudi yang safety dan mengurangi angka kejadian kecelakaan.

Menurut analisis penulis, pelaksanaan program pelatihan mengemudi ini memang sangat bermanfaat untuk membentuk perilaku mengemudi yang aman, memenuhi standar yang ada dan harus dilakukan pelatihan penyegaran secara berkala. Karena untuk merubah perilaku kadang membutuhkan waktu agak lama.

## 8. Evaluasi Program *Defensive Driving Course*

Program *Defensive Driving Course* ini menurut penulis adalah program yang sangat efektif dalam mengurangi kejadian kecelakaan kendaraan di PT. CPI Wilayah SMO. Hal ini juga didukung oleh hasil penelitian, dimana dari indikator efektivitas program yang ada, secara umum informan menyatakan bahwa seluruh indikator yang ada memenuhi kriteria sebuah program yang efektif.

Selain itu, jika dilihat dari evaluasi program, program ini langsung dievaluasi dengan cara penentuan lulus atau tidak lulusnya seorang operator dalam mengikuti pelatihan ini. Sehingga operator yang layak mengemudikan kendaraan di PT. CPI wilayah SMO adalah operator yang memang sudah mengikuti kelayakan keselamatan berkendara dan standar perusahaan. Lagi pula, program ini juga bisa membentuk perilaku mengemudi yang selamat, dimana faktor perilaku merupakan faktor dominan penyebab terjadinya kecelakaan kendaraan.

### 7.3.4 Program *Driver Improvement Monitor*

#### 1. Relevansi Program

Dari hasil wawancara dengan informan terkait dengan relevansi program *Driver Improvement Monitor* ini, secara umum informan menyatakan program ini masih relevan dan perlu dilaksanakan.

Menurut penulis, program *Driver Improvement Monitor* masih sangat relevan untuk diterapkan, karena dengan program ini pihak perusahaan bisa



mengetahui perilaku pegawai selama mengemudi dan menentukan langkah-langkah yang akan diambil jika pengemudi berperilaku tidak aman dalam mengendarai kendaraan.

## **2. Ketepatan Waktu**

Mengenai ketepatan waktu dalam pelaksanaan program *Driver Improvement Monitor* ini, sebagian besar informan menyatakan sudah tepat waktu dan rutin sesuai jadwal.

Berdasarkan hasil observasi penulis di lapangan, setiap 2 minggu sekali, petugas dari perusahaan yang mengelola alat pemantau kecepatan ini, secara rutin melakukan download data pengemudi. Selanjutnya data tersebut dianalisis dan laproannya diberikan ke pihak PT. CPI setiap bulannya.

## **3. Sumber Daya Manusia (SDM) Pengelola Program**

SDM pengelola program *Driver Improvement Monitor*, secara umum informan menyatakan bahwa sudah sesuai, dan dikelola oleh orang yang memang dibidangnya.

Menurut analisis penulis, pihak ke-3 yang ditunjuk oleh perusahaan untuk penyediaan alat dan analisis dalam pemakaian alat pemantau kecepatan, kendaraan, adalah perusahaan yang memang secara khusus menangani masalah ini. Mereka bekerja secara profesional dan penuh tanggung jawab. Dari hasil pengamatan penulis, dalam melaksanakan pekerjaan, mereka tidak terpengaruh oleh pihak manapun.

## **4. Kerjasama dan komunikasi**

Untuk kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program ini sudah terjalin dengan baik, hal ini terlihat dari hasil kegiatan yang sudah sesuai dengan permintaan PT. CPI.

Menurut observasi penulis, perusahaan ini sangat kooperatif dan bekerja profesional, mereka memang harus profesional karena terkait dengan perpanjangan kontrak mereka di PT.CPI.

## **5. Mekanisme Kerja**

Untuk mekanisme kerja dalam pelaksanaan program *Driver Improvement Monitor*, informan menyatakan sudah baik dan sesuai dengan ketentuan yang ada.

Hal ini sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam *Motor Vehicle Safety OE Standardized Process* yang menyebutkan bahwa dalam melakukan aktivitas mengemudi, driver harus selalu dimonitor perilakunya dengan menggunakan peralatan yang dipasang di kendaraan. Perusahaan akan mengevaluasi minimal 1 kali sebulan.

## **6. Kendala dalam Pelaksanaan Program**

Kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan program *Driver Improvement Monitor* ini, secara umum terkait dengan perilaku driver seperti merusak atau mengganggu sistem kerja peralatan pemantau kecepatan yang digunakan di kendaraan. Sedangkan dari informan lain menyebutkan bahwa ada kesepakatan antara pimpinan di lokasi kerja dengan karyawan untuk mengabaikan alat ketika alarm berbunyi setelah melebihi batas kecepatan yang ditentukan, pada kondisi yang mendesak dan emergency asal ada pertanggungjawabannya. Sedangkan disisi lain juga ditemukan kendala, terkait dengan pemakaian kendaraan oleh orang lain sedangkan PIN yang digunakan bukan miliknya.

Menurut penulis, solusi dalam memecahkan permasalahan ini adalah dipasang suatu program ketika alat dimatikan, akan masuk ke dalam data dan diketahui oleh pengelola program.

Untuk masalah kesepakatan antara pimpinan tempat kerja dengan pegawai jika ada kondisi mendesak / emergency terkait pekerjaan, menurut penulis hal ini tidak perlu terjadi, walau bagaimanapun kondisinya, pengemudi harus tetap mematuhi ketentuan batas kecepatan yang ada, jika pengemudi melampaui batas kecepatan dan terjadi accident di jalan, tentu akan mendatangkan hal yang lebih buruk lagi.

Sedangkan untuk masalah PIN, menurut penulis harus ada peraturan tertulis yang menyebutkan bahwa PIN hanya boleh dipakai oleh pegawai yang bersangkutan, jika kedapatan dipakai orang lain, akan diberikan konsekuensinya.

## **7. Manfaat Program**

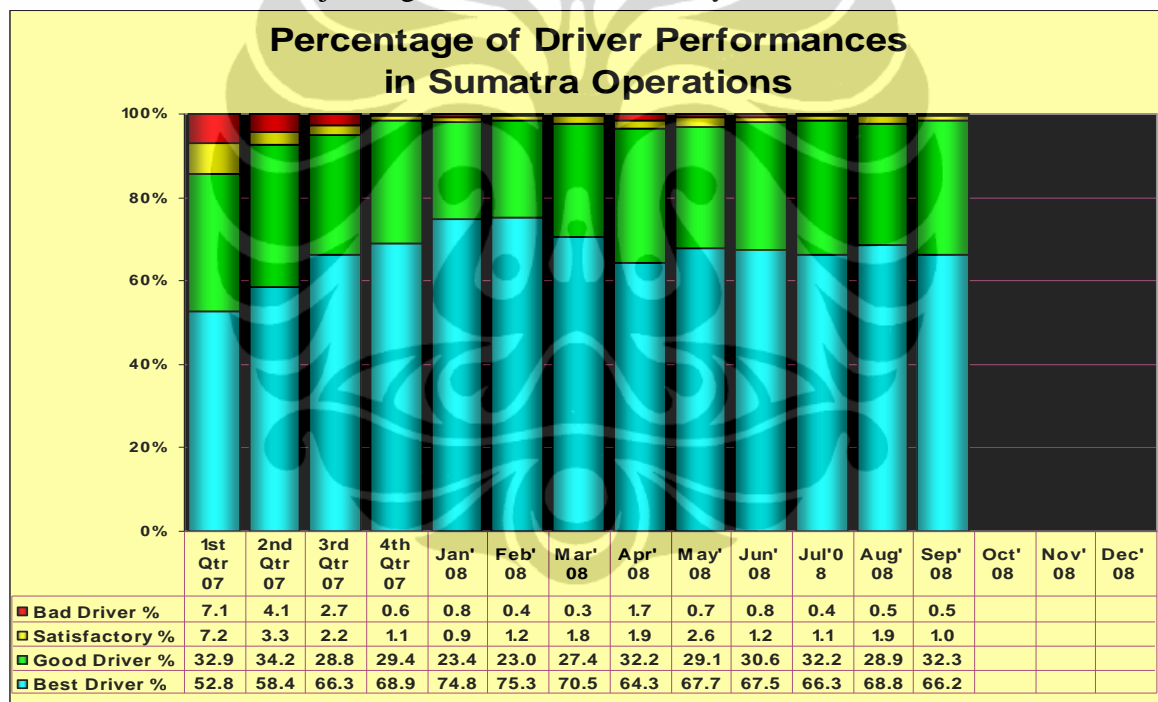
Secara umum, informan menyatakan bahwa program *Driver Improvement Monitor* ini memberikan manfaat yang besar terhadap karyawan karena merupakan

*Driver Right* (hak seorang pengemudi) untuk dijamin keselamatannya dalam mengemudikan kendaraan. Selain itu dengan adanya program ini, pengemudi bisa lebih berhati-hati dan waspada dalam mengemudikan kendaraan.

Menurut penulis, program ini memang memberikan manfaat. Dengan adanya program ini, manajemen bisa mengawasi perilaku pengemudi dalam mengendarai kendaraan atau dengan kata lain, perilaku pengemudi akan mudah dikontrol. Selain itu, program ini memang sangat membantu dalam penurunan angka kecelakaan kecdaraan di PT. CPI wilayah SMO.

### 8. Evaluasi Program *Driver Improvement Monitor*

Tabel 7.1  
Persentase Kinerja Pengemudi di PT. CPI Wilayah SMO Tahun 2008



Dari tabel 7.1 terlihat bahwa pengemudi yang termasuk ke *dalam the best driver* dicapai pada bulan Februari 2008 sebanyak 75,3 % dan masih ditemui adanya pengemudi yang termasuk *bed driver* setiap bulannya. Hal ini berarti bahwa tingkat kepatuhan dalam mengikuti peraturan berkendara yang ditetapkan oleh perusahaan masih kurang. Dari hasil penelitian dapat dilihat bahwa keefektifan program ini juga diganggu oleh perilaku pengemudi yang merusak alat *Driver Improvement Monitor*

yang ada dan secara informal ada kesepakatan antara supervisor dengan pegawai pada kondisi tertentu untuk tidak menggunakan atau melanggar penggunaan alat..

### **7.3.5 Program Standar Operasional Perusahaan**

#### **1. Relevansi Program**

Berhubungan dengan relevansi program standar operasional kendaraan ini, pada umumnya informan menyebutkan bahwa program ini masih sangat relevan dilaksanakan.

Menurut analisis penulis, dengan adanya program ini, ada pedoman yang harus dipatuhi oleh pengemudi seperti penggunaan safety belt, tidak mengonsumsi minuman beralkohol, dan tidak menggunakan telepon genggam saat mengemudi. Penulis menilai, PT. CPI sangat memperhatikan aktivitas yang membahayakan karyawan ketika mengemudi. Hal ini juga didukung dengan adanya sanksi yang tegas jika ada yang melanggar.

#### **2. Ketepatan Waktu**

Berkaitan dengan ketepatan waktu dalam pelaksanaan program standar keselamatan berkendara ini, informan memberikan jawaban yang beragam, ada informan yang menyatakan program ini tepat waktu, dimana karyawan diharapkan selalu melakukan pengecekan kendaraan sesuai dengan standar yang ada, sebelum menjalankan kendaraan, karena bagian dari SOP. Sedangkan untuk pelaksanaan razia, juga sudah dilakukan dengan rutin.

Selain itu, ada informan yang menyatakan bahwa penerapan standar ini juga berlaku ketika pelaksanaan tender untuk menentukan kontraktor yang sesuai dengan keinginan PT. CPI, sedangkan informan lain ada yang menyatakan program ini kurang memenuhi ketepatan waktu, karena dilaksanakan tidak sesuai jadwal, penyebabnya karena pada saat yang sama banyak program-program lain yang harus diselesaikan dan dilaksanakan.

Berdasarkan hasil observasi penulis, selama penulis berada di Bagian Corporate, Tim HES menjalankan program ini sesuai prosedur dan jadwal yang ada. Peraturan yang ketat juga diberlakukan kepada kontraktor yang berhubungan dengan

transportasi darat, dimana kontraktor harus memenuhi standar kendaraan yang ditentukan oleh pihak CPI.

### **3. Sumber Daya Manusia (SDM) Pengelola Program**

Berkaitan dengan SDM pengelola program, informan menyatakan bahwa, program ini langsung dikelola oleh HES yang ada di *Coorporate (OE/HES Sumatra Operation)* yang melakukan inspeksi (razia) ke jalan di areal perusahaan, jika ditemukan hal-hal yang tidak sesuai dengan standar, mereka langsung memberikan sanksi tegas. Sedangkan untuk pengawasan dalam pengecekan standar operasional kendaraan, dilakukan oleh HES Representatif yang ada di setiap unit / departemen. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh informan sebagai berikut :

Hal ini sangat sesuai dengan ketentuan yang sudah ada dalam dokumen *Motor Vehicle Safety OE Standardized Process*, yang menyebutkan bahwa pengecekan ssetiap kendaraan pada unit operasi harus diawasi oleh HES Representatif dan dilaporkan kepada HES Coordinator untuk suatu wilayah / Distrik.

### **4. Kerjasama dan komunikasi**

Untuk kerjasama dan komunikasi dalam pelaksanaan program standar operasional kendaraan ini sudah berjalan dengan baik, dimana setiap HES Representative harus memberikan laporan kepada *OE/HES Sumatra Operation* terkait dengan hasil pengecekan kendaraan. Sedangkan untuk komunikasi dilakukan melalui website/email, telepon kabel, maupun HES meeting.

Dari hasil pengamatan penulis didapatkan, Tim ini saling bekerjasama, dimana setiap orang mendapatkan peran masing-masing dalam aktivitas yang akan dilakukan.

### **5. Mekanisme Kerja**

Untuk mekanisme kerja dalam pelaksanaan program standar operasional perusahaan ini, sudah sesuai, jika ditemukan pelanggaran, langsung diberikan *punishment*, sedangkan bagi pengendara yang patuh sesuai standar, juga diberikan *reward*.

Hal ini memang sesuai dengan ketentuan yang ada pada dokumen *Motor Vehicle Safety OE Standardized Process*, dimana di dalam dokumen tersebut

dijelaskan bahwa setiap ada pelanggaran dari ketentuan mengenai standar operasional kendaraan di PT. CPI, perusahaan akan memberikan punishment sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

#### **6. Kendala dalam Pelaksanaan Program**

Hasil wawancara dengan informan mengenai kendala yang ditemui dalam pelaksanaan program standar operasional kendaraan ini, terletak pada ketelitian dan kesiapan dari pelaksana maupun karyawan. Ketika ada salah satu perlengkapan yang kurang, alat tersebut sedang habis stok dan kebetulan kendaraan tersebut terkena razia petugas, maka petugas biasanya memaafkan karena kesalahan bukan pada pengemudi.

Menurut penulis, masalah ketersediaan alat pengganti, ini memang menjadi kendala di lapangan. Untuk mengatasi masalah ini, perlu pengecekan secara berkala terkait dengan penyediaan perlengkapan ini, sehingga tidak ditemukan lagi permasalahan alat yang kurang.

#### **7. Manfaat Program**

Sebagian besar informan menyatakan, program ini memberikan manfaat dalam meminimalisasi tingkat risiko terjadinya kecelakaan.

Menurut penulis, program ini sangat bermanfaat untuk menjaga keselamatan pengemudi selama mengendarai kendaraan.

#### **8. Evaluasi Program Standar Operasional Kendaraan**

Program ini dievaluasi melalui HES Campaign yang dilaksanakan sekali tiga bulan. Menurut penulis, program ini cukup efektif, namun demikian pihak manajemen sebaiknya meningkatkan pelaksanaan HES Campaign ini lebih intensif lagi dalam sekali sebulan.

Tabel 7.1  
Matriks Efektivitas Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI Wilayah SMO

No	Indikator Efektivitas Program	Program Motor Vehicle Safety			
		Journey Planning (Perencanaan Perjalanan)	Defensive Driver Course (Pelatihan Mengemudi)	Standar Operasional Kendaraan	Driver Improvement Monitor
1.	Relevansi program	Relevan	Relevan	Relevan	Relevan
2.	Ketepatan waktu	Cukup	Tepat waktu	Tepat waktu	Tepat waktu
3.	Sumber daya manusia yang mengelola program	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai
4.	Kerjasama dan komunikasi	Baik	Baik	Baik	Baik
5.	Mekanisme kerja	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai
6.	Kendala dalam pelaksanaan program	Ada	Ada	Ada	Ada
7.	Manfaat program	Bermanfaat	Bermanfaat	Bermanfaat	Bermanfaat
7.	Evaluasi	Cukup baik	Baik	Cukup baik	Cukup baik
8.	Pencapaian Target Program	Belum tercapai	Belum tercapai	Belum tercapai	Belum tercapai

#### 7.4 Pencapaian Target Program Keselamatan Berkendara di PT. CPI Wilayah SMO dari Tahun 2005 – 2008

Dari tahun 2005 – 2008, setiap tahunnya selalu terjadi peningkatan angka frekuensi rate kecelakaan kendaraan (*motor vehicle crash*) di PT. CPI Wilayah SMO. Menurut penulis ada beberapa hal yang bisa menyebabkan hal ini terjadi, diantaranya walaupun program ini sudah dijalankan, masih ada kekurangan-kekurangan yang harus diperbaiki, seperti kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan program, masih kurangnya kesadaran dari pengemudi untuk mematuhi program dan pencapaian target per tahun yang terlalu tinggi sehingga sulit dalam pencapaiannya.

## BAB 8

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 8.1 Kesimpulan

1. Dari profil kejadian Motor Vehicle Crash di PT. CPI Wilayah SMO dari tahun 2005 – 2008 disimpulkan bahwa sebagian besar kecelakaan kendaraan yang terjadi melibatkan kendaraan kontraktor, lokasi kejadian kecelakaan terbanyak di lokasi jalan lapangan (*Field road*), kendaraan yang sering terlibat dalam kecelakaan adalah tipe kendaraan ringan (*light vehicle*), berdasarkan waktu kejadian kecelakaan kendaraan terbanyak terjadi dari pukul 06.00 WIB – 18.00 WIB, tipe kecelakaan kendaraan terbanyak adalah menabrak dari samping (*sideswipe*), dan kejadian kecelakaan menurut tipe kecelakaan terbanyak adalah karena tindakan yang tidak aman dari pengemudi lain.
2. Manajemen PT. CPI sudah mengeluarkan kebijakan mengenai keselamatan dalam berkendara yang dituangkan di dalam *Motor Vehicle Safety Operational Excellence (OE) Process*.
3. Program *journey planning* yang sudah dilaksanakan di PT. CPI secara umum sudah relevan, tepat waktu, efisien, dikelola oleh SDM yang sesuai, adanya kerjasama dan komunikasi tim yang efektif dan memberikan manfaat kepada pegawai. Kendala yang ditemui yaitu kesulitan dalam menemui supervisor pada saat dibutuhkan.
4. Program *Defensive Drive Course* yang sudah dilaksanakan di PT. CPI secara umum sudah relevan, tepat waktu, efisien, dikelola oleh SDM yang sesuai, adanya kerjasama dan komunikasi tim yang efektif dan memberikan manfaat kepada pegawai. Adapun kendala yang ditemui antara lain kurangnya pengawasan mutu dari pihak manajemen perusahaan dan masih kurangnya kesadaran pengemudi untuk mempraktekkan keselamatan dalam mengemudikan kendaraan.
5. Program *Driver Improvement Monitor* yang sudah dilaksanakan di PT. CPI secara umum sudah relevan, tepat waktu, efisien, dikelola oleh SDM yang sesuai,



adanya kerjasama dan komunikasi tim yang efektif dan memberikan manfaat kepada pegawai. Kendala yang ditemukan dilapangan antara lain perusakan alat oleh pengemudi, pimpinan membolehkan pegawai mengabaikan alat dalam kondisi kerja mendesak atau emergency dalam pekerjaan, dan penggunaan PIN milik pekerja lain.

6. Program Standar Operasional Kendaraan yang sudah dilaksanakan di PT. CPI secara umum sudah relevan, tepat waktu, efisien, dikelola oleh SDM yang sesuai, adanya kerjasama dan komunikasi tim yang efektif dan memberikan manfaat kepada pegawai. Kendala yang ditemukan adalah alat tidak tersedia ketika diperlukan (kehabisan stok)
7. Program keselamatan kendaraan yang paling efektif dilaksanakan adalah program *Defensive Driver Course (DDC)*
8. Pencapaian target dalam pelaksanaan program keselamatan berkendara dari tahun 2005 – 2008 setiap tahunnya belum tercapai.

## 8.2 Saran

### 8.2.1 Bagi Perusahaan

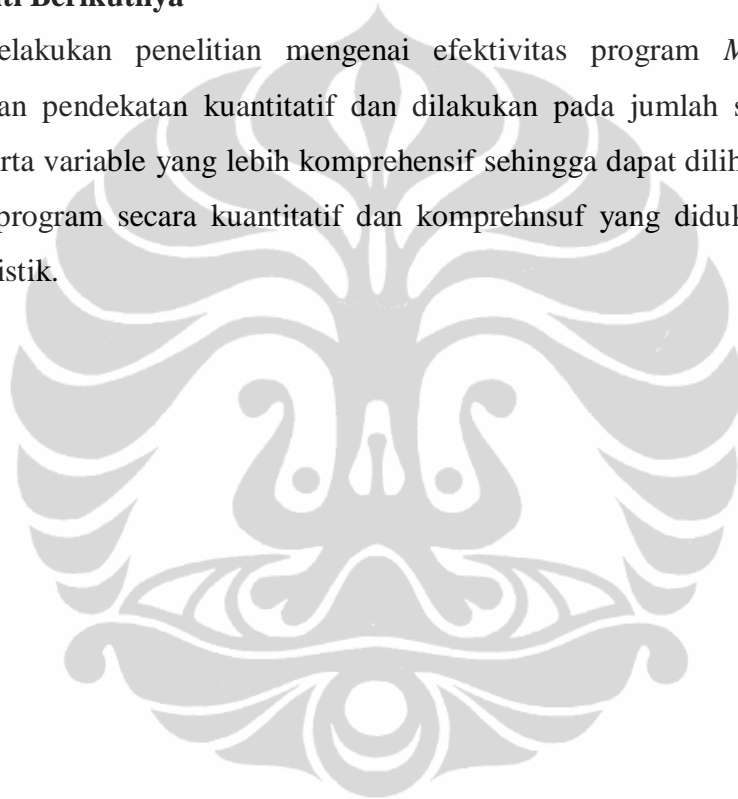
1. Sebaiknya pihak perusahaan mempertimbangkan dibentuknya Tim khusus untuk mengawasi dalam setiap pelaksanaan pelatihan mengemudi (*Defensive Driving Course*). Pengawasan yang sudah dilaksanakan selama ini belum optimal karena pegawai yang ditugaskan sebagai pengawas memiliki aktivitas yang lain sehingga fungsi pengawasan menjadi tidak optimal.
2. Pihak manajemen perlu mensosialisasikan kembali program *Journey Planning* ini kepada setiap Supervisor dalam pertemuan (*meeting*) bulanan, sehingga Supervisor memiliki persamaan persepsi dan benar-benar melaksanakan program *Journey Planning* ini sesuai dengan *MVS OE Standardized Process* pada kondisi papapun tanpa ada pengecualian.
3. Pihak perusahaan perlu mengawasi dan memeriksa alat *Driver Improvement Monitor* setiap hari untuk mengetahui alat yang rusak serta menindaklanjuti jika

ditemukan ada operator yang merusak peralatan, karena hasil temuan penulis, ada pegawai yang merusak alat sehingga tidak berfungsi.

4. Perlu dipertimbangkan untuk memasang alat kamera di dalam kendaraan agar aktivitas operator di dalam kendaraan selama mengemudikan kendaraan dapat terpantau dengan baik.

## **8.2 Bagi Peneliti Berikutnya**

Melakukan penelitian mengenai efektivitas program *MVS* dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan dilakukan pada jumlah sampel yang memadai serta variable yang lebih komprehensif sehingga dapat dilihat gambaran efektivitas program secara kuantitatif dan komprehensif yang didukung dengan analisis statistik.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ahern, Dan. 2000. *Road Safety for the Oil & Gas Industry*. SPE International Conference on Health, Safety and Environment in Oil and Gas Exploration and Production, 26-28 June 2000, Stavanger, Norway
- American Society of Safty Engineers. 2007. *Emplyee Selection and Training : The Keys to a “ Best in Class” Fleet Safety Program*. [http://www.asse.org/practicespecialties/riskmanagement/docs/Employee\\_Selection\\_Training\\_Vol6No3.pdf](http://www.asse.org/practicespecialties/riskmanagement/docs/Employee_Selection_Training_Vol6No3.pdf). [Diakses 14 September 2009]
- Asian Development Bank. 2003. *Pedoman Keselamatan Jalan untuk Kawasan Asia Pasifik*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia.
- Azmi. 2006. *Evaluasi Program Pelayanan Kesehatan di Puskesmas Bagi Masyarakat Miskin : Studi Kasus Puskesmas di Kecamatan Tebet, Kotamadya Jakarta Selatan*. Tesis FISIPOL UI, Depok
- Azwar, Azrul. 1996. *Pengantar Administrasi Kesehatan*. Binarupa Aksara. Jakarta
- Bendickson, Nancy. 2009. *Fleet Risk Control Guideline*. ASSE. USA. <http://www.asse.org/practicespecialties/articles/bendickson.php>. [30 Desember 2009].
- Bird, F.E,Jr., dan Germain, G.L., 1985. Edisi direvisi 1992. *Practical Loss Control Leadership*. ©Copyright International Loss Control Institute; Loganville, Georgia,
- Budiono, S, 2003. *Bunga Rampai HIPERKES & KK*. Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang
- Chevron Corporation. 2007. *Motor Vehicle Safety GU-Standardized OE Process*.
- Colling, A.D,. 1990. *Industrial Safety Management and Technology*. Prentice-Hall, Inc. The United States of America
- Dephub, 2006. *Penyusunan Rencana Umum Keselamatan Transportasi Darat*. <http://www.hubdat.web.id/keselamatan/rukeselamatantransdar.pdf>. [Diakses 14 september 2009].

- Djamin, Zulkarnain. 1993. *Perencanaan dan Analisa Proyek*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Fauzi, Nur CF. 2009. *Efektivitas Kerjasama Kelembagaan Kewirausahaan Pemuda di Kementerian Negara Pemuda dan Olahraga dengan Pihak Ketiga*. Tesis Program Pascasarjana UI, Program Studi Kajian Ketahanan Nasional. Jakarta
- Federal Highway Administration. 2009. *A Primer on Safety Performance Measures for the Transportation Planning Process*. FHWA, New Jersey Ave, Washington. [www.fhwa.dot.gov](http://www.fhwa.dot.gov) [Diakses 30 Desember 2009]
- Groosman. 1996. *Motor Vehicle Crash Injury Risk Factors Among American Indians*. Published by Elsevier Science Ltd Printed in Great Britain Vol. 29. No. 3. pp. 313-319. 1997. <http://www.ihs.gov/MedicalPrograms/InjuryPrevention/Documents/Motor%20Vehicle%20Crash%20Injury%20Risk%20Factors%20Among%20American%20Indians.pdf>. [Diakses 5 Januari 2010]
- Hikmat, Harry. 2004. *Strategi Pemberdayaan Masyarakat*. Humaniora Utama Press. Bandung
- Health Safety Executive. 2000. *Driving at Work Managing work-related Road Safety*. <http://www.hse.gov.uk/pubns/indg382.pdf>. [Diakses 30 Desember 2009]
- Hutahayan, R, M. 2003. *Analisis efektifitas Bantuan Hibah UNDP Bagi Indonesia Studi Kasus: Program Pemulihan Keberdayaan Masyarakat*. Tesis FISIPOL UI, Depok.
- Lancaster, et.al. 2002. *The Contribution of Individual Factors to Driving Behaviour: Implications for Managing Work-Related Road Safety*. [www.hse.gov.uk](http://www.hse.gov.uk) [Diakses 30 Desember 2009]
- NIOSH. 2009. *Motor Vehicle-Related Incidents: The Leading Cause of Occupational Fatalities in the United States*. <http://www.cdc.gov/niosh/topics/motorvehicle/> . [Diakses 31 Desember 2009].
- Network of Employers Traffic Safety/NETS. *Guidelines for Employers to Reduce Motor Vehicle Crashes*. <http://www.thecommunityguide.org/mvoi/Motor-Vehicles.pdf>. [Diakses 31 Desember 2009]

- Notoatmodjo, S. 1993. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Rineka Cipta. Jakarta
- Norwegian University of Science and Technology (NUST). 2002. *Methods for Accident Investigation*. <http://www.ntnu.no/ross/reports/accident.pdf>. [Diakses 31 desember 2009]
- OSHA. 2005. Motor Vehicle Accident Case Study : The Dow Chemical Company's Use of Six Sigma Methodology. OSHA 200 Constitution Avenue, NW Washington, DC. [www.osha.gov](http://www.osha.gov) . [Diakses 5 Januari 2010].
- Rechnitzer, et.al. 2000. The Effect of Vehicle Roadworthiness on Crash Incidence and Severity. Monash University Accident Research Centre. Australia. <http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc164.pdf>. [Diakses 31 Desember 2009]
- Subair, Muhammad . 2009. *Reformasi Sistem Transportasi Umum Sebagai Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. [http://bair.web.ugm.ac.id/Reformasi Sistem Transportasi Umum.htm](http://bair.web.ugm.ac.id/Reformasi_Sistem_Transportasi_Umum.htm). [Diakses 14 September 2009]
- Suma'mur. (1995). *Keselamatan dan Pencegahan Kecelakaan*. Badan Penerbit PT. Gunung Agung, Jakarta.
- Sutawi, 2006. *Bersama Kita Bisa Membangun Budaya Keselamatan Jalan*.
- Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas
- Wibawa, Samodra, dkk. 1994. *Evaluasi Kebijakan Publik*. PT.Raja Grafindo Persada.
- Wikipedia, 2009. *Kecelakaan Lalu Lintas*. [http://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan Lalu Lintas](http://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan_Lalu_Lintas). [Diakses 14 Desember 2009]
- Wirawan, Pradita Tria. 2009. *Etika Berkendara dan Cerminan Budaya Bangsa*. <http://praditatria.wordpress.com/>. [Diakses 14 September 2009]

Lampiran 1

**Panduan Wawancara**

**Judul proposal tesis :**

**“EVALUASI PROGRAM *MOTOR VEHICLE SAFETY (MVS)* DI PT. CPI DAERAH OPERASI SUMATERA (SMO) \TAHUN 2010”**

Informan Yang Terhormat,

Peneliti sangat mengharapkan Bapak/Ibu sebagai informan untuk mengisi kuesioner ini. Maksud dari pengambilan data kuesioner ini adalah untuk mendapatkan informasi dan opini dari pihak-pihak intern perusahaan mengenai efektivitas program Motor Vehicle Safety dalam rangka menurunkan angka kecelakaan kendaraan bermotor di PT. CPI wilayah SMO. Jawaban yang objektif dari Bapak/Ibu sangat membantu peneliti dalam melakukan penelitian ini. Peneliti menjamin kerahasiaan informan/responden dalam pengisian kuesioner ini. Atas jawaban, kerja sama dan waktu luang yang diberikan, peneliti menyampaikan sebesar-besarnya penghargaan dan terima kasih.

**Cara pengisian kuesioner :**

Kuesioner / panduan wawancara ini berbentuk pertanyaan terbuka, peneliti mengharapkan Bapak/Ibu menjawab pertanyaan berupa uraian sesuai dengan pendapat dan kenyataan yang ada.

Identitas Informan/Responden :

Nama :  
 Jabatan :  
 Umur :  
 Lokasi/Unit Kerja :  
 Masa Kerja :  
 Pendidikan Terakhir :

- A. Kebijakan manajemen terkait dengan keselamatan berkendara bagi Pegawai
1. Bagaimana keterlibatan manajemen dalam keselamatan berkendara bagi pegawai PT. CPI wilayah SMO?
  2. Bagaimana bentuk kebijakan yang diambil oleh manajemen?
  3. Bagaimana mengkomunikasikan kebijakan tersebut terhadap pegawai?
- B. Kesesuaian Program Keselamatan Berkendara dengan kondisi di lapangan
1. Bagaimana pandangan Bapak mengenai angka kejadian kecelakaan kendaraan bermotor (*Motor Vehicle Crash*) di PT.CPI SMO dilihat dari 3 tahun terakhir?
  2. Menurut Bapak, tindakan / program apa saja yang sesuai untuk mengatasi masalah tersebut?
  3. Menurut Bapak, apakah program yang sudah dijalankan selama ini sudah sesuai dengan kebutuhan dan kondisi yang ada di lapangan? Mengapa?
  4. Menurut Bapak, apakah program *motor vehicle safety* di PT. CPI wilayah SMO yang sudah dijalankan selama ini, dapat mengurangi angka kecelakaan kendaraan di PT. CPI?
- C. Pelaksanaan Program Keselamatan Berkendara
1. Bagaimana cara implementasi program keselamatan berkendara di PT.CPI wilayah SMO?
  2. Apakah program tersebut disosialisasikan kepada karyawan? Bagaimana bentuk sosialisasi yang dilakukan?
  5. Bagaimana pemantauan yang dilakukan terhadap program keselamatan berkendara? Apakah hasil dibicarakan pada setiap pertemuan berkala?
  6. Bagaimana review program keselamatan berkendara di PT.CPI wilayah SMO?
  7. Bagaimana keberlanjutan program keselamatan berkendara di PT.CPI wilayah SMO?

#### D. Efektifitas Program Keselamatan Berkendara

1. Bagaimana relevansi program keselamatan berkendara terhadap kondisi saat ini dan dimasa yang akan datang ?
2. Bagaimana ketepatan waktu dalam pelaksanaan program keselamatan berkendara di PT CPI wilayah SMO?
3. Bagaimana bentuk kerjasama dan komunikasi diantara para anggota tim?
4. Bagaimana sumber daya manusia yang mengelola program?Apakah sudah sesuai dari segi pengalaman dan keterampilannya?
5. Bagaimana mekanisme kerja dalam pelaksanaan program keselamatan berkendara di PT CPI wilayah SMO?
6. Apa saja kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan program keselamatan berkendara di PT CPI wilayah SMO?
7. Bagaimana manfaat program keselamatan berkendara yang dirasakan karyawan?Apakah program yang sudah dilaksanakan memberikan manfaat dalam penurunan angka *motor vehicle crash* di PT CPI wilayah SMO?

#### E. Saran

Jelaskan saran-saran dari Bapak/Ibu terkait pelaksanaan program Motor Vehicle Safety di PT. CPI wilayah SMO ?



## Lampiran 2

**Matriks Hasil Wawancara Mendalam**  
**Efektifitas Program Keselamatan Berkendara (Motor Vehicle Safety) di PT. CPI Wilayah SMO Rumbai Tahun 2010**

No	Variabel	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Informan 5	Informan 5
1.	Kebijakan Manajemen mengenai Keselamatan Berkendara di PT. CPI Wilayah SMO	<p>“Sangat baik, sesuai dengan safety policy dari perusahaan Chevron dan dilakukan diseluruh operasi CPI termasuk para kontraktor dan dependents yang memakai fasilitas CPI. Untuk diluar fasilitas CPI, HUMAS kita bekerja sama dengan kepolisian tentang lalin. Kebijakan tentang LALIN tertulis dalam bentuk MVS – OE process, dan disebarluaskan informasinya melalui HES campaign dan juga pada event- event yang besar yang melibatkan para kontraktor. Selain itu juga dikomunikasikan melalui razia kendaraan bermotor bekerja sama dengan kepolisian, seminar, phamplet, gerak jalan sehat HES meeting, HES moment, etc.”</p> <p>Secara spesifik dari pihak manajemen memang belum menyatakan kebijakan tertulis khusus terkait dengan motor vehicle safey, akan tetapi keselamatan dalam berkendara termasuk salah satu bagian dari CTOP OE process di bawah sub-bagian Workplace Safety and Health.”</p>	<p>“Sangat peduli, sangat jelas panduannya, sangat jelas harapannya, serta sangat jelas ukuran serta sangsiya. Dengat pembuatan komitmen, pembuatan pedoman, program, pelaksanaan, pemantauan kinerja, pemberian penghargaan dan peringatan. Sangat jelas. Melalui website, bulletin, sosialisasi di kelas, video, dll.</p>	<p>“Keselamatan berkendara setiap pengemudi pada setiap kelompok kerja tertuang didalam Tanggung gugat setiap Pimpinannya dalam bentuk Score Card Team yang dibuat bersama anggota kolompok kerja pada awal tahun dan dinilai pada akhir tahun sebagai bentuk pertanggung jawaban pencapaian kinerja Team yang dipimpinnya ke pimpinan yang lebih tinggi. Mendistribusi tanggung gugat keselamatan berkendara kepada setiap anggota kelompok kerja dalam bentuk Score Card Indivial Pegawai pada awal tahun dan dinilai pada achir tahun sebagai bentuk pertanggung jawaban pencapaian kinerja individu.”</p> <p>Melalui fasilitas Intranet perusahaan, pelatihan, kampanye, poster dan melalui rapat-rapat keselamatan kerja bulanan.</p>	<p>“Sangat baik, sesuai dengan HES policy dari perusahaan Chevron dan dilakukan diseluruh kawasan operasional CPI termasuk para untuk business partner dank keluarga yang memakai fasilitas CPI. Management sangat mendukung keselamatan dalam berkendara LALIN. Kebijakan ada dalam bentuk yang tertulis. Dengan cara HES campaign, razia kendaraan bermotor bekerja sama dengan kepolisian, seminar, phamplet, gerak jalan sehat, HES meeting, HES moment, etc.”</p>	<p>Dalam hal keselamatan manajemen sangat peduli, karena isu keselamatan ini berdampak langsung terhadap pencitraan dari perusahaan dan Konsen dari manajemen sangat tinggi, baik itu dalam pendanaan di bidang keselamatan. Ada beberapa kebijakan yang berhubungan dengan keselamatan antara lain : TENET, BBS, FSWP</p> <p>Dan juga kebijakan apresiasi dimana pada setiap tahun pada setiap departeman yang berhasil mendapatkan Zero Accident mendapatkan Bonus yang lebih besar. Setiap kebijakan yang diberlakukan selalu dikomunikasikan sebelumnya kepada seluruh pegawai melalui HRD-Training-Center Dan akan terus berlanjut melalui media elektronik dan cetak milik perusahaan</p>	<p>“PT.CPI sangat peduli terhadap safety, kami sebagai kontraktor harus selalu mengikuti kebijakan-kebijakan manajemen yang ada di PT.CPI ini. Saya yakin, managemen pasti komit terhadap safety kendaraan, karena kecelakaan paling banyak memang dari penggunaan kendaraan ini.”</p>
Program Journey Planning (Perencanaan Perjalanan)							
1.	Relevansi	Journey Planning ini	Program ini masih relevan	Menurut saya, program	Saya melihat, dengan	Sangat relevan, dulu	PT.CPI selama ini

		<p>merupakan salah satu program dalam mengurangi dan meminimalisasi tingkat risiko selama dalam perjalanan. Kebijakan manajemen menyatakan bahwa setiap pegawai PT.CPI walaupun yang akan melakukan perjalanan ke distrik lain seperti ke Minas, Petapahan, Duri maupun Dumai, harus mengutamakan pemakaian kendaraan secara bersama seperti penggunaan bus yang disediakan oleh perusahaan. Sedangkan untuk ke remote area, disediakan kendaraan oleh perusahaan dengan terlebih dahulu mengisi form yang sudah ada dan tentu harus mendapat persetujuan dari atasan/supervisornya. Saya rasa program ini sangat efektif untuk mengurangi angka kejadian kecelakaan pada karyawan, karena kita membatasi penggunaan kendaraan dan dialihkan ke penggunaan bus. Saya rasa program ini masih cukup relevan...”(</p>	<p>untuk diterapkan pada saat ini dan dimasa yang akan datang, karena dengan program ini bisa menekan kejadian kecelakaan di perjalanan, karena perusahaan berusaha mengurangi penggunaan kendaraan seminimal mungkin dan karyawan harus menggunakan bus</p>	<p>journey planning ini banyak sekali memberikan efek terhadap penurunan angka kecelakaan bagi pegawai PT. CPI, perusahaan sangat ketat dalam penggunaan kendaraan, dan setiap perjalanan yang akan ditempuh harus diketahui tingkat risiko yang akan ditemui dan keperluan untuk kondisi emergency nya. Menurut saya, program ini sangat relevan</p>	<p>adanya program journey planning ini, pegawai menjadi lebih aman, nyaman dan dapat mengurangi kejadian kecelakaan. Saya rasa program ini harus tetap dipertahankan dan sangat efektif untuk kondisi saat ini dan dimasa yang akan datang</p>	<p>pegawai PT.CPI diberikan fasilitas kendaraan, sampai-sampai untuk ke distrik lain pun diperbolehkan menggunakan kendaraan tersebut yang langsung dikemudikan oleh pegawai yang bersangkutan. Namun sekarang, kita tidak diperbolehkan seperti itu, kalau ada urusan ke Pekanbaru Minas, atau rumbai, pegawai harus menggunakan bus dengan driver yang memang sudah biasa dan pekerjaannya memang khusus mengemudikan bus, sehingga bisa mengurangi tingkat risiko terjadinya kecelakaan</p>	<p>memang telah menerapkan prosedur penggunaan kendaraan bagi pegawainya, termasuk juga risiko-risiko yang akan dihadapi selama perjalanan, rute yang akan ditempuh maupun masalah emergency di jalan. Saya rasa program ini memang tepat diterapkan untuk saat ini dan di masa yang akan datangpun masih relevan</p>
2.	Ketepatan Waktu	<p>Sejauh ini, karyawan tetap konsisten dalam menerapkan journey planning ini dan sesuai dengan waktunya yaitu sebelum melakukan perjalanan</p>	<p>Memang idealnya sebelum melakukan perjalanan, setiap karyawan harus membuat journey planning untuk rute yang belum pernah ditempuh sebelumnya</p>	<p>Journey planning ini selalu diterapkan sebelum melaksanakan perjalanan oleh karyawan PT. CPI pada konsisi yang tidak biasa ( khusus)</p>	<p>Karyawan mengisi form tentang journey planning ini biasanya sebelum bepergian ke tempat yang tidak biasa (belum pernah ditempuh) dan diketahui oleh atasan/supervisornya</p>	<p>Tepat waktu pak, biasanya sebelum melakukan perjalanan, tergantung tujuan dan rutanya juga</p>	<p>Kami kontraktor juga dituntut untuk memperhatikan journey planning, setiap operator akan mengantar pegawai PT. CPI, sebelumnya driver harus menganalisis rute yang akan ditempuh dan risiko yang akan dihadapi selama perjalanan nanti</p>
3	SDM Pengelola	<p>Pelaksanaan journey planning ini melibatkan karyawan dengan</p>	<p>Supervisor harus benar-benar memperhatikan apa yang ada dalam isian formulir dan</p>	<p>Peran supervisor memang sangat diperlukan untuk mengetahui rute dan tujuan</p>	<p>Program ini diawasi oleh atasan kita secara langsung</p>	<p>Karena langsung diawasi oleh atasan, saya yakin untuk SDM pengelola</p>	<p>Formulir yang telah diisi harus ditandatangani dan diketahui oleh atasannya,</p>

		<i>supervisornya, supervisor harus bertanggung jawab penuh atas keselamatan karyawannya</i>	<i>memberikan saran-saran jika perlu</i>	<i>perjalanan karyawannya</i>		<i>program ini cukup sesuai</i>	<i>saya rasa program ini sangat penting</i>
4.	Kerjasama dan Komunikasi	<i>Dengan adanya keterlibatan supervisor untuk mengawasi bawahannya, saya rasa itu sudah merupakan bentuk kerja sama yang baik</i>	<i>Karyawan selalu mengkomunikasikan aktivitasnya kepada atasan termasuk ketika dia akan bepergian karena urusan kerja</i>	<i>Saya rasa dengan adanya program ini, sudah merupakan bentuk komunikasi yang baik antara bawahan dengan atasan</i>	<i>Dengan adanya supervisor mengetahui rencana perjalanan karyawannya, berarti hal ini sudah merupakan kerjasama dan komunikasi yang baik</i>	<i>Karyawan harus tetap konsisten untuk mendiskusikan tentang rute, risiko dalam perjalanannya, ini adalah salah satu bentuk komunikasi yang baik</i>	<i>Memang dengan cara seperti ini, artinya antara karyawan dan mandor ada saling kerjasama dan interaksi yang sangat baik</i>
5.	Mekanisme kerja	<i>Saya rasa mekanisme dalam pelaksanaan program ini sudah jelas dan tertuang dalam MVS process PT. CPI</i>	<i>Pengaturan dan tata cara pelaksanaan program ini diatur dalam dokumen MVS process yang bisa diakses semua karyawan</i>	<i>Untuk mekanisme kerja dari journey planning ini sudah ada dalam dokumen yang bisa diakses oleh seluruh pegawai dan saya rasa sudah dijalankan sesuai dengan ketentuan yang ada</i>	<i>Pelaksanaan program ini sudah sesuai dengan mekanisme yang ada</i>	<i>Iya, sudah sesuai dengan mekanisme kerja yang ada dalam dokumen yang diatur oleh perusahaan</i>	<i>Saya rasa program ini sudah diatur dan dilaksanakan dengan suatu mekanisme kerja yang baik</i>
6.	Kendala	<i>Saya rasa sejauh ini belum pernah ada kendala, semua berjalan sesuai dengan ketentuan yang ada</i>	<i>Kendalanya paling kesulitan dalam bertemu supervisor ketika tidak ada saat dibutuhkan</i>	<i>Yang menjadi kendala dalam penerapan journey planning ini, kadang atasan/supervisor tidak berada di tempat ketika ingin meminta persetujuan (tanda tangan, sehingga harus mencari-cari supervisor terlebih dahulu dan hal ini akan memakan banyak waktu</i>	<i>Supervisor kadang tidak ditempat, karena mengawasi banyak orang, sehingga akhirnya persetujuan dari supervisor diperoleh lewat telpon saja (lisan), dan tanda tangan belakangan</i>	<i>Program ini akan berjalan tanpa kendala jika karyawan bisa secara tepat memperkirakan tingkat risiko dalam perjalanan dan mempersiapkan cara mengantisipasinya</i>	<i>Kendalanya paling untuk daerah-daerah yang belum pernah kita lalui, jadi harus bisa memperkirakan risiko apa yang akan dihadapi, kadang agak kesulitan disitu aja</i>
7.	Manfaat	<i>Program ini jelas memberikan manfaat yang sangat besar terhadap pegawai, karena dari awal pegawai sudah bisa memperkirakan risiko bahaya dan sudah disiapkan cara mengatasinya, tentu bisa mengurangi risiko kejadian kecelakaan</i>	<i>Dengan adanya program ini, karyawan bisa tetap selalu waspada untuk mengantisipasi segala bentuk kondisi-kondisi selama perjalanan</i>	<i>Manfaat yang bisa dirasakan pegawai adalah bisa meminimalisasi terjadinya kecelakaan</i>	<i>Dengan membuat perencanaan perjalanan, karyawan bisa meminimalkan tingkat risiko bahaya selama dijalan</i>	<i>Yang jelas, dengan journey planning ini, atasan kita jadi tahu tingkat bahaya dan risiko dari perjalanan yang akan kita lewati dan mencari solusi terbaik</i>	<i>Dari awal driver sudah bisa memperkirakan bahaya-bahaya apa saja yang akan dijalani selama perjalanan</i>
<b>Program Pelatihan Mengemudi (Defensive Drive Course)</b>							
1.	Relevansi	<i>Program DDS ini termasuk program utama kita terkait dengan keselamatan berkendara karena kita memang memakai operator</i>	<i>Saya rasa DDS ini relevan sekali untuk diterapkan terus, karena untuk standar seorang driver yang layak mengemudikan kendaraan di</i>	<i>Sangat riskan rasanya kalau driver yang mengemudikan kendaraan di PT. CPI tidak layak dan tidak standar.</i>	<i>Sudah tentu program ini relevan, karena dengan program DDS ini bisa dilihat kemampuan seorang driver/operator</i>	<i>DDS adalah pelatihan yang wajib diikuti oleh seluruh driver yang mengoperasikan kendaraan di PT. CPI.</i>	<i>Iya pak, kami dari kontraktor juga diwajibkan mengikuti pelatihan ini sampai lulus. Saya rasa program ini sangat bagus</i>

		<i>kendaraan yang benar-benar terlatih. Walaupun seorang operator sudah memiliki SIM resmi dari Kepolisian, akan dia tetap harus mengikuti DDS ini sampai lulus. Dalam pelaksanaannya satu hari penuh, dimana 4 jam diberikan teori dan 4 jam lagi harus praktek langsung ke jalan dan langsung dinilai oleh instruktur. Program ini sangat relevan dan sangat penting</i>	<i>PT. CPI, harus lulus kursus ini</i>	<i>Pelatihan/kursus mengemudi ini masih sangat diperlukan untuk itu</i>	<i>kendaraan dalam mengemudikan sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan PT. CPI, walaupun dia sudah punya SIM, tapi tetap harus mengikuti kursus ini</i>	<i>Untuk itu, program ini sangat relevan baik saat ini maupun di masa yang akan datang</i>	<i>dan memang sangat relevan</i>
2.	Ketepatan Waktu	<i>Program ini selalu dilakukan tepat waktu, sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan bagi masing karyawan. Pelaksanaannya 1 hari penuh, jika ada yang tidak lulus, harus diulang kembali sampai lulus</i>	<i>DDC ini selalu dilakukan tepat waktu sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan sebelumnya</i>	<i>Pelatihan mengemudi ini dilakukan terhadap karyawan baru yang bekerja di area PT. CPI sebagai operator kendaraan, penyegaran dilakukan setiap 3 bulan sekali. Jika ada karyawan yang mengalami accident, harus masuk kelas lagi</i>	<i>Pelatihan ini dilakukan tetap waktu sesuai dengan jadwal</i>	<i>Pelatihan mengemudi ini dilakukan di Training Center bagi operator kendaraan dan sudah ada jadwal bagi karyawan, baik yang baru, pelatihan penyegaran maupun bagi karyawan yang melanggar/mengalami kecelakaan</i>	<i>PT. CPI selalu disiplin mengenai waktu, pelatihan selalu dilakukan sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan</i>
3	SDM Pengelola	<i>Trainer untuk DDC adalah orang yang sudah terlatih dan langsung dibina oleh SMITH SYSTEM dari Amerika, mereka ada sertifikat Trainer of Trainer (TOT) dan diperbaharui secara berkala</i>	<i>Pelatihnya berasal dari orang-orang yang terpilih dan sudah memiliki sertifikat sebagai trainer</i>	<i>Iya, mereka adalah orang-orang yang sudah mempunyai sertifikat sebagai pelatih dari SMITH SYSTEM</i>	<i>Kalau tidak salah, trainernya adalah orang yang sudah dilatih dan dapat sertifikat sebagai instruktur</i>	<i>Pengelola program ini adalah orang yang sudah terlatih dan memiliki sertifikat</i>	<i>Sejauh yang saya ketahui, instruktur DDC ini adalah orang yang sudah ditunjuk oleh PT.CPI dan punya sertifikatnya, bukan orang sembarangan</i>
4.	Kerjasama dan Komunikasi	<i>Antara pegawai dan pengelola program sudah terjalin komunikasi yang baik</i>	<i>Selama pelatihan, kerjasama tim instruktur sudah baik dan komunikasi dengan pegawai juga bagus</i>	<i>Tim DDC ini terlihat sudah solid, dan komunikasi dengan pegawai juga tampak baik</i>	<i>Mereka terlihat saling bekerjasama dalam setiap aktifitas, baik penyampaian teori maupun dalam pelaksanaan praktek</i>	<i>Memang saya perhatikan, yang sudah pernah saya alami, tim ini dapat bekerjasama dan kompak</i>	<i>Kerjasama dan komunikasi tim terlihat sudah bagus</i>
5.	Mekanisme kerja	<i>Trainer ini sudah menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan yang ada pada SMITH SYSTEM, setelah teori di kelas, peserta pelatihan langsung disuruh praktek langsung mengemudi di jalan</i>	<i>Iya, mekanisme kerjanya adalah perpaduan antara teori dan praktek langsung</i>	<i>Dengan praktek langsung dilapangan, berarti program ini memang punya mekanisme sistem yang baik</i>	<i>Mekanismenya mungkin sama seperti memperoleh SIM dari Kepolisian, akan tetapi pada DDC ini kita memang benar-benar dituntut untuk bisa mempraktekkan apa yang sudah didapat secara teori</i>	<i>Menurut pendapat saya, mekanisme kerja mereka sudah bagus.”</i>	<i>Menurut penilaian kami, Tim DDC ini sudah bekerja dengan baik, dengan didahului teori selama 4 jam, dilanjutkan dengan praktek 4 jam</i>

6.	Kendala	Selama pelaksanaan program pelatihan, sejauh ini tidak ada kendala	“Pihak perusahaan sebenarnya sudah memberikan pelatihan kepada pegawai, akan tetapi untuk penerapannya, tergantung individu masing-masing	Karena ini menyangkut perubahan/pembentukan perilaku, kadang saya menemui ada pegawai yang sudah mendapat pelatihan, akan tetapi perilaku mengemudinya belum sesuai dengan yang diharapkan DDC ini	Menurut saya, belum ada pengawasan terhadap mutu dari pelatihan DDC yang sudah dilaksanakan selama ini, saya rasa hal ini patut diperhatikan oleh pihak manajemen	Dalam keseharian, kadang saya masih menemui operator kendaraan yang melanggar ketentuan dalam mengemudi, saya rasa pengawasan harus tetap dilakukan setelah pelatihan	Itulah pak, pegawai kami kadang masih ada juga yang mengemudi kurang memperhatikan safety, padahal sudah ikut training DDC ini
7.	Manfaat	Dengan adanya pelatihan ini, seluruh operator kendaraan PT. CPI sudah terlatih sesuai standar yang diinginkan perusahaan, dengan demikian diharapkan angka kecelakaan bisa ditekan	Pelatihan DDC ini mampu membentuk perilaku mengemudi yang lebih safety	Setiap operator kendaraan sudah memiliki standar mengemudi sesuai standar PT. CPI	Diharapkan operator menerapkan apa yang sudah diperoleh selama pelatihan, karena standar yang dipakai dalam pelatihan adalah standar Internasional	Program DDC ini sudah jelas tujuannya untuk membentuk perilaku mengemudi yang aman dan selamat	Walaupun kadang driver kita sudah punya SIM dari Kepolisian, akan tetapi itu belum menjamin mereka bisa safety dalam mengemudi, kadang kita tahu untuk mendapatkan SIM sekarang sangat gampang, bisa pakai sistem tembak siap sehari saja
Program Driver Improvement Monitor (Perilaku Mengemudi)							
1.	Relevansi	Program Driver Improvement Monitor ini sangat membantu perusahaan untuk memantau perilaku driver dalam mengemudikan kendaraannya. Program ini juga relevan dengan kondisi yang ada sekarang	Dengan adanya program ini, perusahaan bisa melihat bagaimana seorang driver mengemudikan kendaraan, sekaligus mengontrol mereka juga untuk tidak melampaui kecepatan yang sudah ditentukan. Saya rasa masih relevan	DIM adalah program yang sangat relevan dan mesti diterapkan supaya terpantau aktivitas driver selama mengemudi terutama dalam mematuhi batas kecepatan maksimum dan perilaku dalam mengerem mendadak	Tak perlu diragukan lagi, program ini memang sangat relevan untuk saat ini dan di masa yang akan datang	Ya, sangat relevan sekali	Menurut saya, program DIM masih relevan diterapkan, dengan adanya pemantauan terhadap pengemudi, mereka bisa jadi selalu waspada, karena datanya langsung terekam, dan pengemudi tidak akan bisa berbuat apa-apa kalau sudah lewat batas kecepatan
2.	Ketepatan Waktu	Data record tentang perilaku mengemudi operator, secara konsisten dievaluasi dalam 1 x sebulan	Untuk ketepatan waktu, perusahaan secara konsisten memeriksa data record yang ada sekali sebulan	Biasanya data di download dalam 1 x sebulan	Sudah tepat waktu pak	Perusahaan sudah melaksanakan evaluasi tepat waktu setiap bulannya untuk melihat perilaku operator dalam mengemudi	Secara rutin, data didownload setiap bulan, saya rasa untuk ketepatan waktu sudah terpenuhi
3.	SDM Pengelola	Pihak perusahaan menggunakan pihak ke-3 yaitu perusahaan yang terpercaya untuk penyediaan alat sekaligus analisis sehingga PT.CPI tinggal menerima laporan hasil	Saya rasa, untuk program DIM ini, perusahaan sudah menunjuk business partner yang tepat yang khusus menangani tentang perilaku dalam mengemudi	PT. CPI menunjuk pihak ke-3 dalam penyediaan alat dan analisis, setiap bulan akan diterima hasilnya	Perusahaan memanfaatkan kontraktor yang khusus menangani masalah monitor mengemudi ini	Menurut saya, PT. CPI sudah menyerahkan masalah DIM ini dengan memakai kontraktor yang khusus di bidang ini	Perusahaan memakai perusahaan lain untuk penyewaan alat dan analisis, akan tetapi pengawasan tetap dilakukan oleh PT. CPI.

		<i>analisis setiap bulannya</i>					
4.	Kerjasama dan komunikasi	<i>Antara pegawai dan pengelola program sudah terjalin komunikasi yang baik</i>	<i>Selama pelatihan, kerjasama tim instruktur sudah baik dan komunikasi dengan pegawai juga bagus</i>	<i>Tim DDC ini terlihat sudah solid, dan komunikasi dengan pegawai juga tampak baik</i>	<i>Mereka terlihat saling bekerjasama dalam setiap aktifitas, baik penyampaian teori maupun dalam pelaksanaan praktek</i>	<i>Memang saya perhatikan, yang sudah pernah saya alami, tim ini dapat bekerjasama dan kompak</i>	<i>Kerjasama dan komunikasi tim terlihat sudah bagus</i>
5.	Mekanisme kerja	<i>Saya rasa, untuk mekanisme kerja program DIM ini sudah baik dan berjalan dengan lancar</i>	<i>Sudah baik dan cocok</i>	<i>Selama ini, program ini berjalan dengan sistem kerja yang baik</i>	<i>Pihak ke-3 yang ditunjuk perusahaan sejauh ini sudah bekerja dengan baik</i>	<i>Mereka bekerja profesional sesuai keinginan PT.CPI</i>	<i>Sejauh ini, program DIM ini lancar-lancar aja, PT. CPI secara konsisten menerima laporan tiap bulan</i>
6.	Kendala	<i>Memang dalam pelaksanaan program ini belum begitu maksimal, tapi kita tetap mencari solusi dari permasalahan yang ada</i>	<i>Kadang ada pegawai yang iseng mencabut kabel dari alat monitor</i>	<i>Kabelnya kadang dicabut, trus tombolnya juga kadang diganjol</i>	<i>Sejauh ini yang saya temukan dilapangan, ada semacam kesepakatan antara karyawan dengan pimpinan, misalnya pada konsidi pekerjaan yang urgen/emergency seperti terjadi kecocoran pipa, terjadi tumpahan minyak, dll, dimana pada kondisi tersebut operator kendaraan bisa dimaafkan, ada semacam kesepakatan setelah kejadian, operator harus melapor ke pimpinan, dilengkapi dengan saksi, bukti dan dari laporan kerja</i>	<i>Pegawai ada yang iseng dengan mencabut kabel, kadang orang yang melakukan sosialisasi malah dimusuhi, dianggap disogok oleh kontraktor pengelola program</i>	<i>Kadang PIN kita terpakai orang lain, sehingga ketika orang tersebut over speed, kita yang malah kena pak</i>
7.	Manfaat	<i>Manfaatnya, pengemudi akan tetap dimonitor perilakunya sehingga bisa lebih waspada dan hati-hati</i>	<i>Program ini bermanfaat untuk melihat kebiasaan pengemudi dalam mengendarai kendaraan</i>	<i>Pihak perusahaan bisa memonitor perilaku operator kendaraan dalam mengendarai kendaraan</i>	<i>Penerapan program ini merupakan salah satu untuk memenuhi Drive Right (hak mengemudi). Karena pengemudi akan terlindungi dari tindakan mengemudi diluar batas kecepatan yang sudah ditentukan</i>	<i>Pengemudi jadi lebih berhati-hati dan patuh terhadap batas kecepatan</i>	<i>Pengemudi lebih bisa mengendalikan diri dalam menjalankan kendaraan</i>
<b>Program Standar Operasional Kendaraan</b>							
1.	Relevansi	<i>Sangat relevan sekali, perusahaan perlu punya standar terutama dalam operasional kendaraan</i>	<i>Setiap perusahaan harus punya standar yang harus diterapkan di tempat kerja, saya rasa masih relevan</i>	<i>Standar ini yang akan dijadikan pedoman dalam mengoperasikan kendaraan di areal perusahaan</i>	<i>Iyalah, setiap operator kendaraan harus mengetahui dan mengaplikasikan standar operasional kendaraan ini</i>	<i>Standar ini dibutuhkan untuk operator kendaraan dalam aktivitasnya sehari-hari</i>	<i>Sebelum melakukan aktifitas mengemudi, kami selalu menjadikan standar ini sebagai pedoman</i>
2.	Ketepatan Waktu	<i>Biasanya karyawan mentaati</i>	<i>Biasanya waktu yang tepat</i>	<i>Ketika PT.CPI melakukan</i>	<i>Pelaksanaan penerapan</i>	<i>Biasanya waktu yang tepat</i>	<i>Ini adalah kegiatan rutin</i>

		<i>standar ini setiap akan menjalankan kendaraan, karena bagian dari SOP</i>	<i>adalah sebelum menjalankan kendaraan</i>	<i>tender terhadap kendaraan yang akan disewa, standar operasional kendaraan ini benar-benar menjadi perhatian yang sangat besar. Setiap akan menjalankan kendaraan, juga harus di cek satu per satu berdasarkan form yang sudah disediakan</i>	<i>standar ini dilakukan sebelum kendaraan tersebut dipakai</i>	<i>adalah sebelum menjalankan ken Cukup efisien, karena hanya mengisi form check list daraan</i>	<i>kami setiap sebelum menggunakan kendaraan</i>
3.	SDM Pengelola	<i>Program ini dilaksanakan oleh operator kendaraan dan di cek kembali oleh pengawasnya</i>	<i>Pengawas memegang peranan penting untuk memeriksa kembali hasil cek yang sudah dilaksanakan operator</i>	<i>Pengemudi dan pengawas harus benar-benar memeriksa sesuai dengan yang ada di form</i>	<i>Program ini dilaksanakan oleh operator dan pengawas, jika ada kekurangan kendaraan, segera harus dilengkapi</i>	<i>Pengawas dan pengemudi harus segera mencari solusi jika ditemukan hal-hal yang tidak lengkap</i>	<i>Saya rasa, ini sudah kegiatan rutin sehari-hari antara pengemudi dan pengawas</i>
4.	Kerjasama dan komunikasi	<i>Antara pegawai dan pengelola program sudah terjalin komunikasi yang baik</i>	<i>Selama pelatihan, kerjasama tim instruktur sudah baik dan komunikasi dengan pegawai juga bagus</i>	<i>Tim DDC ini terlihat sudah solid, dan komunikasi dengan pegawai juga tampak baik</i>	<i>Mereka terlihat saling bekerjasama dalam setiap aktifitas, baik penyampaian teori maupun dalam pelaksanaan praktek</i>	<i>Memang saya perhatikan, yang sudah pernah saya alami, tim ini dapat bekerjasama dan kompak</i>	<i>Kerjasama dan komunikasi tim terlihat sudah bagus</i>
5.	Mekanisme kerja	<i>Mekanisme kerja sudah ada pada form yang disediakan”(Informan 1 ) dalam berkendara juga</i>	<i>“Apa yang ada di dalam form, semuanya harus di cek secara teliti, karena itu menyangkut keselamatan dalam form sudah termuat mekanisme kerjanya</i>	<i>Saya rasa semua operator akan sudah mentaati apa yang ada di dalam form yang tersedia</i>	<i>Saya yakin pengemudi dan pengawas sudah bekerja sesuai dengan mekanisme yang ada</i>	<i>Kami selalu memeriksa sesuai dengan apa yang tertulis pada form checklist</i>	<i>dalam form sudah termuat mekanisme kerjanya</i>
6.	Kendala	<i>Seharusnya setiap pengemudi melakukan pengecekan secara teliti sehingga tidak akan ditemukan kendala</i>	<i>Kadang karena terburu waktu, pengecekan dilakukan kurang teliti</i>	<i>Masalahnya paling kurang teliti</i>	<i>Kendala yang ditemukan dilapangan, kadang peralatan harus diganti atau dilengkapi, karena barangnya sedang habis, kendaraan tetap jalan juga karena kondisi yang urgen</i>	<i>Kadang untuk alat-alat yang tidak terlalu penting, sering diabaikan</i>	<i>Biasanya masing-masing kendaraan mempunyai spesifikasi yang berdeda-beda, untuk itu tidak semua item yang ada di dalam form terpenuhi karena perbedaan dari standar kendaraan dari masing-masing merek</i>
7.	Manfaat	<i>Pengemudi bisa mengetahui kondisi dan kelengkapan kendaraannya sebelum digunakan sehingga meminimalisasi kecelakaan</i>	<i>Untuk mengetahui kekurangan yang ada pada kendaraan sehingga bisa dilengkapi segera sebelum dijalankan</i>	<i>Agar pengemudi bisa mengemudi lebih tenang, aman dan safety</i>	<i>Untuk mengetahui kesiapan kendaraan sebelum dipakai</i>	<i>Manfaatnya sangat besar sekali, agar kondisi kendaraan sebelum dipakai bisa diketahui dan segera dilengkapi</i>	<i>Supaya kendaraan lebih safety dan nyaman</i>

## Lampiran 3

## 2005 OE PERFORMANCE METRICS

Indonesia Business Unit

OE Metrics Indicator	2005 TARGETS		2005 YTD	
	Number	Rate	Number	Rate
<b>TOTAL RECORDABLE INCIDENT</b> (200M Hours)				
<b>Company + Contractor</b>	<b>45</b>	<b>0.15</b>	<b>29</b>	<b>#REF!</b>
Company	4	0.06	4	0.08
Contractor	41	0.17	25	0.09
<b>MOTOR VEHICLE CRASHES</b> (1MM Miles Driven)				
<b>Company + Contractor</b>	<b>124</b>	<b>1.62</b>	<b>153</b>	<b>#REF!</b>
Company	82	2.34	77	2.60
Company driver			39	2.81
Contractor driver (counted as Company)			38	3.46
Contractor	42	1.01	76	1.24

\*)

Before Tax

31 December 2005



## Lampiran 4

## 2006 OE PERFORMANCE METRICS

OE Metrics Indicator	2006 PM		2006 YTD	
	Number	Rate	Number	Rate
<b>TOTAL RECORDABLE INCIDENT</b> (200M Hours)				
<b>Company + Contractor</b>	<b>34</b>	<b>0.11</b>	<b>36</b>	<b>0.11</b>
Company	4	0.08	5	0.10
Contractor	30	0.11	31	0.11
<b>MOTOR VEHICLE CRASHES</b> (1MM Miles Driven) *)				
<b>Company + Contractor</b>	<b>116</b>	<b>1.31</b>	<b>116</b>	<b>1.28</b>
Company	60	1.96	42	2.49
Contractor	56	0.97	74	1.00

## Lampiran 5

## 2007 OE PERFORMANCE METRICS

OE Metrics Indicator	2007 PM		2007 YTD	
	Number	Rate	Number	Rate
<b>TOTAL RECORDABLE INCIDENT</b> (200M Hours)				
<b>Company + Contractor</b>	36	0.10	34	#RE F!
Company	5	0.10	8	0.17
Contractor	31	0.10	26	0.08
<b>MOTOR VEHICLE CRASHES</b> (1MM Miles Driven) *)				
<b>Company + Contractor</b>	94	1.02	99	#RE F!
Company	35	2.06	31	1.91
Contractor	59	0.78	68	0.82

\*) Based on 2005 Chevron OE Definition and Data Requirement

ember 2007

## Lampiran 6

## 2008 OE PERFORMANCE METRICS

OE Metrics Indicator	2008 PM		2008Y TD	
	Number	Rate	Number	Rate
<b>TOTAL RECORDABLE INCIDENT</b> (200M Hours)				
<b>Company + Contractor</b>	32	0.08	58	0.14
Company	4	0.07	5	0.10
Contractor	28	0.08	53	0.15
<b>MOTOR VEHICLE CRASHES</b> (1MM Miles Driven) *)				
<b>Company + Contractor</b>	75	0.74	95	0.94
Company	28	1.50	26	1.69
Contractor	47	0.57	69	0.80

\*) Based on 2005 Chevron OE Definition and Data Requirement

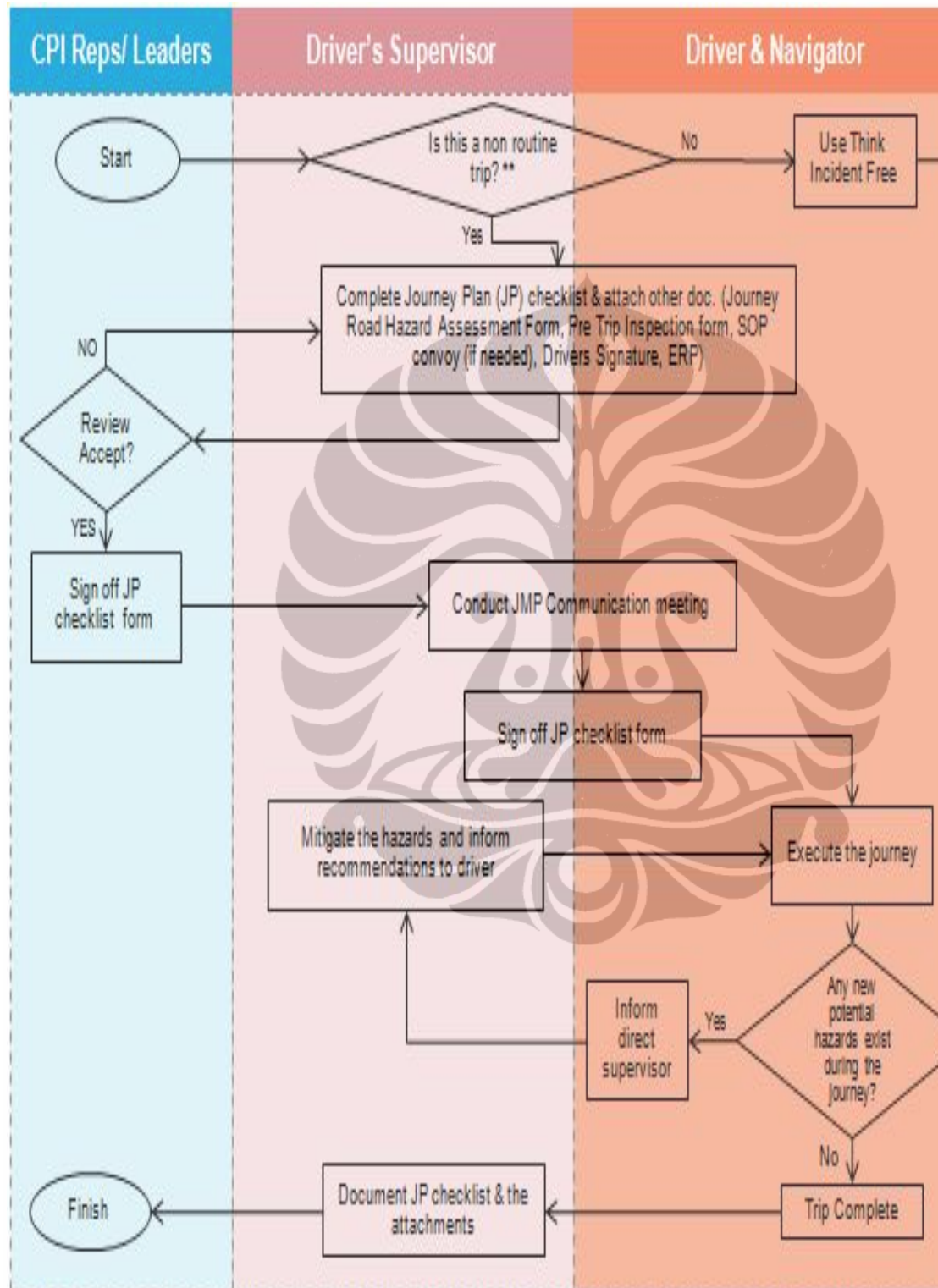
31  
December  
2008



## Lampiran 15

<b>JOURNEY PLAN CHECK LIST</b>		
<b>This form should be completed prior to initiating any non-routine driving trip (extended travel distances or unfamiliar locations or routes).</b>		
Planning Date: _____	Vehicle Reg. Number or Fleet Number _____	_____
Driver's Name _____	Vehicle Make/Model _____	_____
Destination: _____	Chevron Employees <input type="checkbox"/>	Contractor Employees _____
Departure Date _____	Company Name _____	No. Tri _____
Time _____ <input type="checkbox"/> AM <input type="checkbox"/> PM	Departure Point: _____	Distance: _____
Direct Supervisor _____	Estimated Arrival Date: _____	_____
_____	Time: _____	<input type="checkbox"/> AM <input type="checkbox"/> PM
_____	Material Loaded Category _____	<input type="checkbox"/> Hazardous Material <input type="checkbox"/> Non Hazard
List journey plan participants:	Pre-trip planning meeting held? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
1 _____	3 _____	
2 _____	4 _____	
<b>Is This Trip Necessary?</b> <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		
Is there an alternative way of achieving this trip's objective? (e.g., courier, transportation company, etc.) <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		
If yes, by what means? _____		
If the trip is not necessary or there is an alternative way of achieving the trip objective then discuss with your supervisor prior making the journey.		
<b>Security Escort Requirements?</b> <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		
If yes:	Police escort? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	<b>Security Situation</b>
Other: _____	Single manned patrol? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	Known problems? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
		Potential security problems? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
		If there are known security problems, has a separate security risk assessment been conducted? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
<b>Weather</b>		
Dry? <input type="checkbox"/> Windy? <input type="checkbox"/>	<b>Road Conditions</b>	
Rain? <input type="checkbox"/> Snow? <input type="checkbox"/>	Sealed? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Fog? <input type="checkbox"/> Dust? <input type="checkbox"/>	Pot-holed/rough? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<b>Driver Hours on Duty</b>		
Supervisors are to manage the hours on duty and the planned journey travel/driving time.	Two-way radio? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Hours on duty: (1) _____	Mobile or satellite phone? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Planned journey travel time: (2) _____	In convoy? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Total hours on duty: (1+2) _____	Convoy Leader _____	
	Single vehicle? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<b>Pre-journey Check</b>		
Does driver have valid driver's license or permit for the type of vehicle driven?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Has driver completed defensive driving course?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Is vehicle inspection current?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Are jack, tools and spare wheel available?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Are registration and insurance documents available?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Are Pre-journey Inspection complete?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<b>Night Driving</b>		
Does this journey require night driving? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If yes, is it essential? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
What controls are in place to minimize the risk exposure of night driving? _____		
<b>Emergency Response Plan (ERP)</b>		
Emergency Response Telephone # _____		
Emergency Response Step _____		
<b>Additional Comments</b>		
Observe rest periods		
A sketch of the route is on the back of this form <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		
The Journey Planning is participated by/ has been explained to the driver <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		
Other important telephone numbers _____		
Other comments: _____		
Signatures:		
_____	_____	_____
Driver's signature	Driver's supervisor Signature	CPI Representa
Attachments:		
- Road Hazard Assessment Form (including sketch and/or photos, etc)		
- Emergency Response Procedure		
- SOP Convoy (if needed)		
- Driver's signature form (if there are more than one driver for similar job and routes)		
- Security assessment if needed		

## Lampiran 9



\*) This is a general procedure. Each team shall customize JMP process performers as required

\*\*) use Journey Planning Requirement flow diagram

Lampiran 10

### OCCASIONAL DRIVER SAFETY CHECKLIST

VEHICLE NO. :		DRIVER :		TEAM :	
TYPE :		OWNER :		LOCATION :	
TIMING	DESCRIPTION	REMARKS	DATE / B		
<b>D</b> <b>A</b> <b>I</b> <b>L</b> <b>Y</b>	<b>A. CHECK THE CONDITION OF VEHICLE</b> 1. BODY <input type="checkbox"/> 2. DOORS <input type="checkbox"/> 3. WINDOWS <input type="checkbox"/> 4. WINDSHIELD <input type="checkbox"/> 5. WIPERS <input type="checkbox"/> 6. OUTER MIRRORS <input type="checkbox"/> 7. PLATE NUMBERS <input type="checkbox"/> 8. LIGHTS <input type="checkbox"/> 9. WHEELS <input type="checkbox"/> 10. CLEANNESS <input type="checkbox"/>				
	<b>B. CHECK UNDER THE VEHICLE FOR LEAKS/SPOTS</b> 1. RADIATOR <input type="checkbox"/> 2. ENGINE OIL PAN <input type="checkbox"/> 3. TRANSMISSION <input type="checkbox"/> 4. DEFFERENTIAL <input type="checkbox"/> 5. BRAKES <input type="checkbox"/>				
	<b>C. CHECK INSIDE THE VEHICLE</b> 1. LATCHES <input type="checkbox"/> 2. INDICATORS <input type="checkbox"/> 3. SEAT BELTS <input type="checkbox"/> 4. LIGHTS <input type="checkbox"/> 5. MIRRORS <input type="checkbox"/> 6. TOOLS <input type="checkbox"/> 7. DOCUMENTS <input type="checkbox"/>				
<b>W</b> <b>E</b> <b>E</b> <b>K</b> <b>L</b> <b>Y</b>	<b>D. CHECK ENGINE CONDITION</b> 1. MOUNTING <input type="checkbox"/> 2. CRACK <input type="checkbox"/> 3. LOOSE <input type="checkbox"/> 4. LEAK <input type="checkbox"/> 5. ENGINE OIL <input type="checkbox"/> 6. BELTINGS <input type="checkbox"/>				
	<b>E. COOLING</b> 1. RADIATOR <input type="checkbox"/> 2. PUMP <input type="checkbox"/> 3. HOSES/CLAMP <input type="checkbox"/> 4. WATER <input type="checkbox"/>				
	<b>F. BRAKE</b> 1. MAIN <input type="checkbox"/> 2. HAND <input type="checkbox"/> 3. OIL <input type="checkbox"/> 4. INDICATOR LIGHTS <input type="checkbox"/>				
	<b>G. FUEL</b> 1. TANK <input type="checkbox"/> 2. LINES <input type="checkbox"/> 3. CONSUMPTION <input type="checkbox"/>				
	<b>H. ELECTRICAL</b> 1. ALTERNATOR <input type="checkbox"/> 2. CONNECTIONS <input type="checkbox"/> 3. WIRING <input type="checkbox"/> 4. BATTERY <input type="checkbox"/>				
<b>M</b> <b>O</b> <b>N</b> <b>T</b> <b>H</b> <b>L</b> <b>Y</b>	<b>I. AC</b> 1. COMPRESSOR / MOUNTING <input type="checkbox"/> 2. HOSES <input type="checkbox"/> 3. WIRING <input type="checkbox"/>				
	<b>J. TEST FUNCTION OF</b> 1. BRAKE <input type="checkbox"/> 2. STEER <input type="checkbox"/> 3. ENGINE <input type="checkbox"/> 4. LIGHT <input type="checkbox"/> 5. HORN <input type="checkbox"/>				
<b>S</b> <b>E</b> <b>A</b> <b>S</b> <b>O</b> <b>N</b> <b>A</b> <b>L</b>	<b>K. CHECK THE ABNORMAL CONDITION</b> 1. TIRE <input type="checkbox"/> 2. SUSPENSION <input type="checkbox"/> 3. VIBRATION <input type="checkbox"/>				

Note :  Wear, damage, loose, not function, out of service and broken, state the number and give remarks  
 Good.

**DAFTAR EVALUASI MENGENAL DEFENSIVE (SMITH SYSTEM)**

Lampiran 1

Departemen : \_\_\_\_\_ Seksi : \_\_\_\_\_  
 Nama Pengemudi : \_\_\_\_\_ Badge : \_\_\_\_\_  
 Posisi : \_\_\_\_\_ Group :     
 Surat Izin Mengemudi : \_\_\_\_\_ Issued : \_\_\_\_\_ Expired : \_\_\_\_\_  
 CPI Driving Permit : \_\_\_\_\_ Expired : \_\_\_\_\_  
 Evaluation Frequency :  1st  2nd  3rd  4th  5th  6th  etc.

		TANDAI SALAH SATU							
		4	2	0					
<b>I. PANDANG JAUH KE DEPAN</b>					<b>IV. USAHAKAN JALAN KELUAR DARI JEBAKAN BAHAYA</b>				
1.	Mengemudi kendaraan pada lajur/ jalur sendiri.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16.	Menyesuaikan kecepatan pada kemampuan penglihatan pada tanjakan, tikungan, persimpangan buta, kendaraan diparkir, kegelapan, dll.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Memeriksa objek bergerak dan diam pada jalan lurus 500-700 meter ke depan, atau melampaui tikungan, tanjakan buta yang akan dilalui.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17.	Selalu memelihara jarak yang selamat ekstra antara kendaraan lain bila lalu lintas padat berurutan (PPL-11)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Memelihara jarak mengikuti kendaraan lain di depan sedikitnya dengan hitungan rumus 2 detik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18.	Menyediakan paling tidak satu sisi terbutka untuk meloloskan diri dari jebakan bahaya.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Tidak membanting atau membuat belokan tajam waktu mendahului, membelok di pengkolan, persimpangan/ melewati kendaraan parkir/ berhenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19.	Mendahului hanya bila ruang mengizinkan, pandangan terang dan jaraknya mencukupi untuk keselamatan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	Mengurangi kecepatan pada malam hari atau waktu pandangan terhalang.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20.	Tidak mengemudi terlalu cepat utk keadaannya.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jumlah: _____					Jumlah: _____				
<b>II. DAPATKAN PANDANGAN LUAS</b>					<b>V. YAKINI ORANG LAIN MELIHAT ANDA</b>				
6.	Tidak terkurung di belakang kendaraan lain bila jurur di deppan terhalang.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21.	Mengingatkan pengemudi lain atau pejalan kaki dengan klakson pelan atau kedipan lampu untuk mendapatkan komunikasi dengan mereka (termasuk pengendara sepeda motor dan sepeda biasa).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Menhindari mengerm mati atau mendadak dan membelok dengan kasar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22.	Menyalakan lampu bila keadaan gelap dan mengaburkan penglihatan. Dan tidak menyalakan lampu jauh yg menyilaukan pengemudi dari depan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.	Menyesuaikan kecepatan bila menghadapi persimpangan khususnya pada keadaan hijau bertukar ke kuning.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23.	Berkomunikasi dengan pengemudi lain bila mau mendahului satu kendaraan atau lebih.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.	Dengan tepat dan teliti mempertimbangkan gerakan kendaraan lain dan pejalan kaki & menghindari terjadinya konflik dg mereka.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24.	Cukup awal memberi tanda bila mau belok atau tukar lajur/ jalur dan memeriksa apakah tanda tersebut diperhatikan oleh mereka.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.	Memperlambat kecepatan sebelum memasuki persimpangan yang tidak dilengkapi lampu lalu lintas dimana ada kemungkinan terjadinya konflik.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25.	Tidaj mengemudi kendaraan di daerah buta dari pengemudi lain baik di kiri atau di kanan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jumlah: _____					Jumlah: _____				
<b>III. PANDANGAN BERPINDAH ARAH</b>					Jumlah seluruh nilai: _____				
11.	Mata berpindah arah setiap dua detik dan memeriksa ke belakang setiap 5 detik.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Skor: _____				
12.	Melihat ke belakang setiap mau keluar jalur, membelok menaiki tanjakan, memasuki belokan, berhenti atau melihat kendaraan dari depan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
13.	Menjauhi pengemudi yang ugah-ugalan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
14.	Memeriksa segala jurusan dan menyediakan ruang yang selamat terhadap kendaraan lain sebelum memasuki persimpangan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
15.	Menghindari penghalang pandangan mata.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Jumlah: _____									

**ARTI NILAI YANG ANDA DAPAT**

- Jumlah nilai diatas 90 - sangat memuaskan
  - Jumlah nilai 85 s/d 90 - memuaskan. Pertahankan kebiasaan tersebut
  - Jumlah nilai antara 76 s/d 84 - bagus, berarti masih diperlukan latihan lebih lanjut
  - Jumlah nilai antara 50 s/d 75 - cukup, berarti anda masih perlu berlatih lebih banyak.
  - Jumlah nilai dibawah 50 berarti kewaspadaan terhadap keselamatan kurang besar kemungkinan anda mendapat kecelakaan
- Catatan: Nilai EMPAT - Selalu  
 Nilai DUA - Sering / Kadang-Kadang  
 Nilai NOL - Jarang / Tidak Pernah

\* Catatan:  
 Klakson harus jelas kedengaran dari jarak 60 M (PPL - 32)  
 Di kota: Jarak minimum 30 m sebelumnya.  
 Di Luar Kota: Jarak minimum 60 m sebelumnya (PPL - 16)

- Keterangan:
- Item(s) yang belum dievaluasi \_\_\_\_\_
  - Sesudah evaluasi selesai pengemudi diizinkan mengemudi  Ya  Tidak
  - Jika tidak, terangkan secara ringkas: \_\_\_\_\_  
 Jika ya, tandai salah satu kolom dibawah ini:  
 Di setiap situasi  Pada siang hari saja  
 Di jalan kering saja  Pada jalan perumahan/ industri saja

PENGEMUDI : \_\_\_\_\_  
 Nama & Badge

PENGUJI: \_\_\_\_\_  
 Nama & Badge



## Lampiran 12

**CPI DIRECT LEADER GUIDELINE FOR EVALUATING  
DEFENSIVE DRIVING OF SUBORDINATE DRIVER  
PEDOMAN BAGI ATASAN CPI UNTUK EVALUASI  
MENGENDARAI KENDARAAN YANG SELAMAT**

Name of driver / Nama Pengemudi : \_\_\_\_\_  
 Team - Section / Tim - Bagian : \_\_\_\_\_  
 Date started / Tanggal mulai : \_\_\_\_\_

	Fail Kurang	Good Baik	Excellent Baik Sekali
1. <u>Pre-trip inspection</u> Inspeksi sebelum perjalanan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. <u>Use of seat belt</u> Penggunaan sabuk pengaman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Adjust all equipment (seat, mirrors, etc.) Menyetel semua perlengkapan (sabuk, kaca, dll.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. <u>Positioning car on road</u> Cara mengemudi			
a. Control speed / Kontrol kecepatan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Stay on own lane / Tetap di jalur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Safe following distance / Jarak mengikuti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Overtaking, Passing / Mendahului, Berpapasan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. At intersection / Memasuki persimpangan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Turning / Belok putar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Backing-up / Mundur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Stopping - Parking / Berhenti - Parkir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. <u>Maintaining alertness</u> Kewaspadaan			
a. Aim high in steering <u>(Check far ahead in-front of you)</u> Pandangan jauh ke depan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Get the big picture <u>(Check around you)</u> Pandangan luas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. <u>Keep eyes moving</u> Mata melihat berpindah arah	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Give yourself an out <u>(Be alert not to be trapped in danger)</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Make them know you there <u>(Make sure other know you are moving there)</u> Pastikan orang lain tahu bahwa kita berpindah	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comment:  
Komentar

Evaluated by : \_\_\_\_\_  
Dievaluasi oleh Immediate Leader

## Lampiran 13

## DRIVER'S EVALUATION

**DRIVER'S EVALUATION**  
**EVALUASI PENGEMUDI**

Name of driver / Nama Pengemudi \_\_\_\_\_ # \_\_\_\_\_  
 Team - Section / Tim - Bagian \_\_\_\_\_  
 Date started evaluated / Tanggal mulai dievaluasi \_\_\_\_\_

	<u>Fail</u> Kurang	<u>Moderate</u> Sedang	<u>Sufficient</u> Cukup	<u>Good</u> Baik	<u>Remarks</u> Keterangan
1. <u>Pre-trip fisik &amp; mental inventory</u> Inventori pemeriksaan fisik & mental	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2. <u>Pre-trip inspection</u> Inspeksi sebelum perjalanan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
3. <u>Wearing Safety Belt</u> Penggunaan sabuk pengaman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
4. <u>Positioning car on road:</u> Cara mengemudi:					
a. Control speed / Kontrol kecepatan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
b. Stay in own lane / Tetap di jalur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
c. Safe following distance / Jarak mengikuti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
d. Overtaking & Passing / Mendahului & berpapasan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
e. At intersection / Memasuki persimpangan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
f. Turning / Belok putar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
g. Using light & horn / Penggunaan lampu & bunyi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
h. Priority / Memberikan prioritas dan toleran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
i. <u>Stopping, parking and berhenti</u> Berhenti, parkir dan mundur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
j. Polite / Sopan santun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
5. <u>Maintaining alertness:</u> Kewaspadaan di jalan:					
a. Aim high in steering <u>(Check far ahead in-front of you)</u> Pandangan jauh ke depan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
b. Get the big picture <u>(Check around you)</u> Pandangan luas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
c. <u>Keep eyes moving</u> Mata melihat berpindah arah	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
d. Rongga antara keselamatan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
e. Communication / Komunikasi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____

Driver : \_\_\_\_\_  
 Pengemudi

Evaluator : \_\_\_\_\_

Acknowledged : \_\_\_\_\_  
 Team Manager

Lampiran 14

MEMORANDUM

Rumbai, 11 Desember 2000

**KEPADA : SEMUA KARYAWAN DI SUMATRA**

**DARI : MANAGING DIRECTOR**

JASA PELAYANAN TRANSPORTASI

Peraturan Kendaraan CPI - 2001

Terhitung sejak 1 Januari, 2001, CPI akan memperbaharui peraturan kendaraan perusahaan. Peraturan yang sudah diperbaharui akan diumumkan di Intranet CPI <http://www.ptcpi.com> Peraturan ini akan mengubah beberapa praktek penggunaan kendaraan sebelumnya, maka saya mendorong saudara-saudara untuk mengkaji kembali peraturannya. Kami melakukan perubahan peraturan dalam upaya agar tetap kompetitif dalam masa prestasi kerja kita sedang menurun.

Sejak tahun 1997, jumlah kendaraan sewa CPI telah bertambah dalam jumlah yang cukup mengkhawatirkan, sedangkan jumlah karyawan CPI telah berkurang. Biaya sewa kendaraan dan biaya perbaikan terkait dalam masa menurunnya produksi mengakibatkan naiknya biaya operasi. Kecenderungan yang bersifat negatif ini harus dibalik. Berdasarkan hasil pengkajian tim evaluasi, penggunaan kendaraan sewa CPI dinyatakan kurang tepat guna dan tidak selaras dengan kebutuhan bisnis kita.

Apabila saudara mengkaji kembali Peraturan Kendaraan Tahun 2001, mungkin perubahan yang paling berarti yang dapat saudara lihat bahwa sejak tanggal 1 Januari 2001, kendaraan-kendaraan ringan yang tidak diperuntukkan untuk penggunaan 24 jam dapat digunakan untuk kepentingan pribadi setelah jam kerja hanya dalam lingkungan camp CPI saja. Secara rinci perubahan yang cukup berarti tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Kendaraan Perusahaan dimaksudkan untuk keperluan bisnis CPI.
- 2) Kendaraan Perusahaan selalu harus siap pakai untuk menunjang keperluan bisnis CPI selama atau sesudah jam kerja. VP atau General Manager SBU harus menetapkan jumlah minimum kendaraan yang siap pakai untuk bisnis setelah jam kerja.
- 3) Kendaraan Perusahaan dapat digunakan untuk kepentingan pribadi setelah jam kerja hanya dalam lingkungan camp. Dengan demikian, penggunaan kendaraan untuk kepentingan pribadi ke Pekanbaru, Simpang Padang, Dumai atau untuk antar distrik (kecuali dari Minas ke camp Rumbai lewat jalan CPI) tidak dibenarkan.

Universitas Indonesia

- 4) Setiap pengecualian terhadap nomor 3) memerlukan persetujuan tertulis dari Vice President atau General Manager SBU secara per kasus.

Saya mengakui bahwa hal ini merupakan suatu perubahan yang cukup berarti dari peraturan sebelumnya. Untuk itu, kita juga akan melakukan perubahan atas jasa layanan transportasi dalam lingkungan camp. Sebagai contoh, untuk memenuhi kebutuhan transportasi tambahan untuk bisnis perusahaan seperti misalnya kerja lembur, bus-bus tambahan akan dijadwalkan dari dan ke perumahan perusahaan atau tempat-tempat jemputan yang ditetapkan menuju ke kantor. Terhitung sejak tanggal 1 Januari 2001, bus-bus reguler CPI akan diatur secara bergilir ke kantor / tempat kerja setiap 30 menit setelah jam kerja (jam 15:30 pada hari Senin sampai Kamis, dan jam 16:30 pada hari Jum'at) sampai jam 18:00. Diluar jam tersebut, permintaan transportasi untuk keperluan bisnis perusahaan akan ditangani secara panggilan. Karyawan dalam rangka bisnis perusahaan setelah jam kerja juga dapat menggunakan taksi camp dengan menghubungi petugas taksi LMT di masing-masing distrik. Setiap permintaan transportasi untuk kepentingan pribadi ke Pekanbaru, kecuali bus reguler antar distrik dan bus belanja, akan dibebankan ke rekening karyawan tersebut.

Saya tahu bahwa perubahan ini cukup berarti. Namun, perubahan-perubahan tersebut diperlukan untuk mempertahankan posisi kompetitif CPI. Dukungan saudara terhadap perubahan peraturan tersebut akan memperbaiki prestasi kerja kita dan memperkuat Perusahaan kita.

/s/ R. M. GALBRAITH  
Lampiran-lampiran: