

Determinan Perilaku Keselamatan Mengemudi (*Safety Driving*) Pada Sopir Bus PO X Kota Jambi

Andi Sadila¹, Usi Lanita², Budi Aswin³, Puspita Sari⁴, Ashar Nuzulul Putra⁵
^{1,2,3,4,5} Universitas Jambi

e-mail: andisadila14@gmail.com

Abstrak

Laporan WHO mencatat bahwa sekitar 1,25 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan di jalan raya. Di Indonesia, angka kecelakaan mengalami peningkatan setiap tahunnya, dengan rata-rata 20.000 korban jiwa per tahun berdasarkan data Badan Pusat Statistik. Kecelakaan yang melibatkan bus menjadi salah satu jenis kecelakaan tertinggi. Faktor penyebab utama kecelakaan adalah faktor manusia (93,52%). Perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) merupakan aspek penting yang dapat mengurangi risiko kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui determinan perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) pada sopir bus PO X Kota Jambi. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain cross-sectional, melibatkan 62 sopir sebagai responden serta analisis data dengan uji chi-square. Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan signifikan antara pengetahuan *safety driving* kurang baik ($p=0,001$) dan masa kerja baru ($p=0,001$) dengan perilaku keselamatan mengemudi (*safety driving*) yang kurang baik. Peningkatan pengetahuan *safety driving* dan pengalaman kerja berperan penting dalam membentuk perilaku mengemudi yang lebih aman. Oleh karena itu, disarankan adanya pelatihan berkala bagi pengemudi guna meningkatkan pemahaman dan kepatuhan terhadap prinsip-prinsip *safety driving*.

Kata Kunci: Masa Kerja, Pengetahuan, *Safety Driving*, Sopir Bus

Abstract

A WHO report notes that approximately 1.25 million people die each year due to road accidents. In Indonesia, the number of accidents has increased every year, with an average of 20,000 fatalities per year based on data from the Central Bureau of Statistics. Accidents involving buses are one of the highest types of accidents. The main causal factor of accidents is human factors (93.52%). Safety driving behavior is an important aspect that can reduce the risk of accidents. This study aims to determine the determinants of safety driving behavior among PO X bus drivers in Jambi City. This study used a quantitative method with a cross-sectional design, involving 62 drivers as respondents and analyzing data with the chi-square test. The results showed a significant relationship between poor safety driving knowledge ($p=0.001$) and new working period ($p=0.001$) with poor safety driving behavior. Improved safety driving knowledge and work experience play an important role in shaping safer driving behavior. Therefore, periodic training for drivers is recommended to improve understanding and adherence to safety driving principles.

Keywords: *Safety Driving*, Bus Driver, Knowledge, Tenure

PENDAHULUAN

Di negara berkembang seperti Indonesia, transportasi memainkan peran yang sangat penting dalam mendorong perekonomian dan meningkatkan kesejahteraan umum. Di era globalisasi saat ini, penggunaan alat transportasi menjadi sangat penting bagi manusia untuk memperlancar aktivitas sehari-hari.¹ Kondisi tersebut menekankan pentingnya bahwa pengemudi harus memiliki keterampilan mengemudi yang aman untuk mencegah terjadinya dampak buruk seperti kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang bisa terjadi di berbagai belahan dunia dan sering menimbulkan kerugian, baik secara materi maupun sosial, bahkan tak jarang menyebabkan

kehilangan nyawa.² Baru-baru ini, organisasi Kesehatan dunia yaitu *world health organization* (WHO) yang berada dibawah naungan perserikatan bangsa (PBB) telah merilis *The Global Report on Road Safety*. Laporan tersebut mengungkapkan data tentang kecelakaan lalu lintas di 180 negara sepanjang satu tahun. Dari data tersebut, disimpulkan bahwa sekitar 1,25 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya.³ Di Indonesia, angka kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Secara rata-rata, dari data Badan Pusat Statistik sekitar 20.000 orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan tersebut.⁴ Dimana kecelakaan yang melibatkan bus termasuk dalam tiga jenis kecelakaan lalu lintas terbanyak di Indonesia.⁵

Penyebab kecelakaan lalu lintas didominasi oleh faktor manusia, yaitu sebesar 93,52%. Sementara itu, faktor kendaraan menyumbang 2,76%, kondisi jalan sebesar 3,23%, dan faktor lingkungan hanya 0,49%. Dengan demikian, faktor utama yang paling berperan dalam terjadinya kecelakaan adalah perilaku atau kesalahan manusia.⁶ Penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian dari manusia itu sendiri. Kelalaian seperti pengemudi kehilangan konsentrasi, lelah dan mengantuk, kecepatan melebihi batas atau ugal-ugalan, kondisi kendaraan yang kurang baik serta kurang pahamiya pengemudi tentang aturan berlalu lintas.⁷ Perilaku tidak aman yang sering terjadi ini disebabkan oleh rendahnya penerapan *safety driving* pada saat berkendara.

Safety Driving adalah pelatihan dasar dalam mengemudi yang fokus utamanya pada keselamatan pengemudi dan penumpang. Pelatihan ini dirancang untuk menumbuhkan kesadaran pengemudi terhadap berbagai potensi risiko yang bisa terjadi saat berada di jalan.⁸ *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia seperti usia, pendidikan, lama bekerja, pengetahuan, persepsi, keikutsertaan pelatihan, peran atasan, peran rekan kerja, dan faktor eksternal seperti kondisi jalan dan kondisi cuaca.⁹

Perusahaan Outbus atau PO X merupakan salah satu perusahaan terbesar penyedia jasa transportasi darat berupa bus di Kota Jambi. Pusat PO X berada di Yogyakarta dan PO X Kota Jambi merupakan salah satu trayek yang ada. Trayek PO tersebut yaitu dari Jambi - Yogyakarta dan Jambi - Tulungagung dengan jarak tempuh kurang lebih dua hari semalam. Pada observasi awal yang dilakukan pada tanggal 26 April 2024, dilakukan wawancara dengan penanggung jawab PO X Kota Jambi. Diketahui jumlah bus yang beroperasi setiap harinya yaitu 6 bus yang berangkat di jam 11.00 pagi dan jam 14.00 sore, dan jumlah seluruh bus yang melakukan pemberhentian bus di Kota Jambi yaitu 31 bus.

Penelitian ini dilakukan di PO X karena perusahaan ini bukan hanya salah satu operator terbesar di Jambi, tetapi juga berperan penting dalam mobilitas sosial ekonomi masyarakat. Dengan tingginya frekuensi operasi dan kondisi kerja sopir yang dapat mempengaruhi keselamatan, penting untuk mengevaluasi praktik keselamatan berkendara di perusahaan ini. Upaya untuk meningkatkan standar keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas sangat penting untuk mengurangi risiko kecelakaan serta meningkatkan keselamatan penumpang dan pengemudi. Oleh karena itu, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan rekomendasi yang bermanfaat bagi peningkatan keselamatan di PO X dan industri transportasi darat secara keseluruhan.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain *cross-sectional*. Pendekatan ini dipilih untuk menganalisis hubungan antara variabel tingkat pendidikan, pengetahuan, masa kerja, persepsi, dan perilaku sopir dalam menerapkan keselamatan mengemudi (*safety driving*) pada bus. Desain dalam penelitian ini menggunakan metode *cross-sectional* yang memungkinkan pengumpulan data pada satu titik waktu guna mengidentifikasi keterkaitan antar variabel yang diteliti. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh sopir bus PO X Kota Jambi yang berjumlah 62 orang, karena jumlah populasi yang relatif kecil (kurang dari 100 orang), maka teknik total sampling digunakan. Teknik ini memungkinkan seluruh anggota populasi dijadikan sampel, sehingga hasil penelitian diharapkan dapat mencerminkan kondisi aktual secara menyeluruh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Univariat

Analisis univariat digunakan untuk mendapatkan gambaran distribusi dan frekuensi dari variabel yang diteliti. Hasilnya disajikan dalam bentuk tabel dan dijelaskan lebih lanjut melalui narasi. Dalam penelitian di PO X Kota Jambi, variabel yang dianalisis secara univariat mencakup usia, dan pelatihan.

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Sopir Bus PO X Kota Jambi

No	Karakteristik Responden	Frekuensi (n)	Presentase (%)
1.	Usia (Tahun)		
	< 21 Tahun	0	0
	≥ 21 Tahun	100	100,0
2.	Pelatihan		
	Tidak Pernah	44	71,0
	Pernah	18	29,0

Berdasarkan tabel diatas mengenai distribusi frekuensi karakteristik terhadap 62 sopir bus yang menjadi responden, diketahui bahwa seluruhnya berusia di atas 21 tahun. Selain itu, mayoritas sopir, yakni 44 orang (71%), belum pernah mengikuti pelatihan mengemudi, sedangkan 18 sopir lainnya (29%) telah mengikuti pelatihan tersebut.

Analisis Bivariat

Analisis bivariat merupakan metode analisis yang menggunakan uji statistik berupa chi-square. Tujuan analisis chi-square adalah untuk melihat korelasi variabel dependen dan variabel independen. Uji statistik chi-square digunakan untuk menguji pengaruh antara dua variabel yang memiliki skala nominal dan ordinal. Uji statistik chi-square digunakan dengan tingkat signifikansi 0,05 dan confidence interval (CI) 95%. Jika nilai P Value < 0,05 mempunyai arti bahwa ada hubungan antara variabel independen dengan dependen (Ho di tolak). Jika nilai P Value > 0,05 mempunyai arti bahwa tidak ada hubungan antara variabel dependen dengan variabel independent (Ho di terima).

Tingkat Pendidikan	Perilaku <i>Safety Driving</i>						PR	95% CI	P - <i>value</i>
	Kurang Baik		Baik		Total				
	n	%	n	%	n	%			
Rendah	26	96,3	34	97,1	60	100	0,87	0,21-	1,000
Tinggi	1	3.7	1	2.9	2	100		3.57	

Berdasarkan tabel di atas, proporsi responden dengan tingkat pendidikan rendah yang memiliki perilaku safety driving baik sebesar 97,1% (34 responden) lebih tinggi dibandingkan responden dengan tingkat pendidikan rendah yang memiliki perilaku safety driving kurang baik 96,3% (26 responden). Hasil uji statistik menunjukkan nilai p = 1,000 (> 0,05), yang berarti tidak terdapat hubungan signifikan antara tingkat pendidikan dengan perilaku safety driving. Selain itu, hasil uji juga memperoleh nilai PR = 0,87 (CI 95% = 0,21 - 3,57), dengan range CI melewati angka 1, maka dari itu tidak dapat disimpulkan bahwa apakah termasuk faktor risiko atau bersifat protektif.

Pengetahuan <i>Safety Driving</i>	Perilaku <i>Safety Driving</i>						PR	95% CI	P - <i>value</i>
	Kurang Baik		Baik		Total				
	n	%	n	%	n	%			
Kurang Baik	24	88,9	14	40,0	38	100	5,05	1,71- 14,97	<0,001
Baik	3	11,1	21	60,0	24	100			

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa yang memiliki perilaku safety driving kurang baik lebih banyak ditemukan pada responden dengan pengetahuan safety driving yang kurang baik yaitu sebanyak 24 responden (88,9%) dibandingkan dengan pengetahuan baik yaitu 14 responden (40,0%). Hasil uji statistik antara pengetahuan safety driving dengan perilaku safety driving diperoleh p-value sebesar 0,001 ($p < 0,05$), dengan demikian terdapat hubungan antara pengetahuan safety driving yang kurang baik dengan perilaku safety driving kurang baik. Berdasarkan tabel estimasi risiko diperoleh nilai PR sebesar 5,05 (95% CI: 1,71–14,97) artinya responden dengan pengetahuan safety driving kurang baik berisiko 5,05 kali lebih tinggi untuk memiliki perilaku safety driving yang kurang baik dibandingkan dengan responden yang memiliki pengetahuan baik.

Masa Kerja	Perilaku <i>Safety Driving</i>						PR	95% CI	P - <i>value</i>
	Kurang Baik		Baik		Total				
	n	%	n	%	n	%			
Baru	18	66,7	1	2,9	19	100	4,53	2,51- 8,17	<0,001
Lama	9	33,3	34	97,1	43	100			

Berdasarkan tabel di atas, perilaku safety driving yang kurang baik lebih banyak ditemukan pada responden dengan masa kerja baru 18 responden (66,7%) dibandingkan dengan masa kerja lama 9 responden (33,3%). Hasil uji statistik menunjukkan hubungan yang signifikan antara masa kerja baru dengan perilaku safety driving kurang baik ($p = 0,000$; $p \leq 0,05$). Nilai PR = 4,53 (95% CI: 2,51–8,17) menunjukkan bahwa responden dengan masa kerja baru berisiko 4,53 kali lebih tinggi memiliki perilaku safety driving yang kurang baik dibandingkan dengan yang memiliki masa kerja lama.

Persepsi Pengalaman Mengemudi	Perilaku Safety Driving				Total		PR	95% CI	P - value
	Kurang Baik		Baik						
	n	%	n	%	n	%			
Negatif	13	48,1	10	28,6	23	100	1,57	0,91-	0,188
Positif	14	51,9	25	71,4	39	100		2,73	

Berdasarkan tabel di atas, proporsi responden dengan persepsi pengalaman mengemudi positif yang memiliki perilaku safety driving kurang baik sebanyak 14 responden (51,9%). Sementara itu, responden dengan persepsi pengalaman mengemudi negatif yang memiliki perilaku safety driving kurang baik berjumlah 13 responden (48,1%). Hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara persepsi pengalaman mengemudi negatif dengan perilaku safety driving kurang baik ($p = 0,188$; $p > 0,05$). Namun walaupun tidak ada hubungan signifikan hasil uji juga memperoleh Nilai PR = 1,57 (95% CI: 0,91–2,73) menunjukkan bahwa responden dengan persepsi pengalaman mengemudi negatif memiliki risiko 1,57 kali lebih tinggi untuk memiliki perilaku safety driving yang kurang baik dibandingkan dengan responden dengan persepsi positif.

Pembahasan

Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan merujuk pada jenjang pendidikan formal yang telah ditempuh seseorang, dari pendidikan dasar hingga tinggi. Pendidikan berperan dalam membentuk perilaku dan keterampilan individu, termasuk dalam keselamatan berkendara.⁵⁰

Penelitian ini menemukan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dan perilaku safety driving pada sopir bus PO X Kota Jambi, dengan nilai p-value = 1,000. Dari 62 responden, sebanyak 96,3% memiliki tingkat pendidikan rendah, sementara hanya 3,7% yang berpendidikan tinggi. Namun, hasil analisis menunjukkan bahwa baik sopir dengan pendidikan tinggi maupun rendah memiliki tingkat kepatuhan yang relatif sama dalam menerapkan perilaku aman berkendara.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Wahyudi & Pertiwi (2021) yang juga tidak menemukan hubungan tingkat pendidikan dan perilaku mengemudi dengan nilai $p\text{-value} = 0,446$. Temuan menunjukkan tingkat pendidikan bukan satu-satunya faktor yang menentukan perilaku *safety driving*.³ Hasil yang sama juga didapatkan dalam penelitian Rupman dkk (2021) bahwa tidak ada hubungan signifikan antara tingkat pengetahuan dan perilaku keselamatan berkendara, dengan nilai $p\text{ (sig)} = 0,366 \geq \alpha = 0,05$. Dari temuan, disimpulkan bahwa tingkat pendidikan formal tidak selalu berhubungan langsung dengan perilaku keselamatan mengemudi.⁵¹

Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa tingkat pendidikan tidak selalu berpengaruh langsung terhadap perilaku *safety driving*. Hal ini mungkin disebabkan oleh faktor lain yang lebih dominan, selain itu rendahnya kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara bisa terjadi pada semua tingkat pendidikan jika tidak didukung oleh pelatihan dan pengawasan yang memadai.

Pengetahuan Safety Driving

Pengetahuan merupakan hasil dari proses mengenal dan memahami sesuatu yang diperoleh melalui pengamatan terhadap suatu objek. Sebagian besar informasi yang diterima manusia berasal dari indera penglihatan dan pendengaran. Pemahaman mengenai keselamatan berkendara menjadi modal penting sebelum mengemudi, mencakup penguasaan keterampilan, kemampuan mengendalikan kendaraan, kesiapan mental, dan sikap. Dengan memiliki pengetahuan tentang keselamatan berkendara, seseorang akan lebih terbiasa untuk berhati-hati saat mengemudikan kendaraan.¹⁰

Berdasarkan hasil uji chi-square dalam penelitian ini, diperoleh $p\text{-value}$ sebesar 0,000 ($p < 0,05$), yang menunjukkan adanya hubungan signifikan antara pengetahuan tentang keselamatan berkendara dengan perilaku *safety driving*. Dari hasil penelitian ditemukan bahwa tingkat pengetahuan yang lebih tinggi terkait keselamatan berkendara berkontribusi positif terhadap perilaku mengemudi yang lebih aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Puteri dkk (2020) yang menyatakan ada hubungan antara pengetahuan terhadap *safety driving* dengan $p\text{-value} 0,032$ ($\alpha < 0,05$).⁸ Hasil yang sama juga didapatkan pada penelitian Arianto dan Feriana (2021) pengetahuan keselamatan berkendara berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara dengan $p\text{-value}$ sebesar 0,018 ($\alpha < 0,05$). Hasil temuan pengemudi dengan pengetahuan tinggi cenderung mengemudi lebih aman dan berusaha menghindari kecelakaan, baik ringan maupun berat. Sebaliknya, pengemudi dengan pengetahuan rendah lebih berisiko karena kurang memahami bahaya dan prosedur keselamatan.¹¹

Namun, penelitian oleh Oktavianti dkk (2023) tidak menemukan hubungan signifikan antara pengetahuan dan perilaku keselamatan berkendara ($p=0,570$), tetapi faktor seperti sikap, perlengkapan berkendara, dan dukungan lingkungan sosial memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku keselamatan berkendara.¹²

Pengetahuan yang cukup menjadi dasar penting dalam membentuk perilaku positif. Perilaku yang didasari oleh pemahaman yang baik biasanya lebih konsisten dan cenderung bertahan dalam jangka waktu yang lama dibandingkan dengan perilaku yang tidak dilandasi oleh pengetahuan yang memadai. Dengan memahami suatu informasi secara mendalam, individu lebih cenderung bertindak sesuai dengan pengetahuannya, sehingga menghasilkan pola perilaku yang konsisten dan lebih baik.¹³

Berdasarkan hasil penelitian, pengemudi dengan pemahaman baik tentang keselamatan berkendara cenderung lebih aman dan bertanggung jawab. Sebaliknya, pengetahuan rendah meningkatkan risiko dan perilaku tidak sesuai standar keselamatan. Individu dengan pemahaman kurang lebih sering berperilaku tidak aman dibandingkan mereka yang menerapkan pengetahuannya secara konsisten. Oleh karena itu, disarankan agar program pelatihan dan sosialisasi mengenai *safety driving* ditingkatkan, khususnya bagi pengemudi dengan tingkat pengetahuan yang rendah.

Masa Kerja

Masa kerja adalah durasi waktu seseorang bekerja dalam suatu perusahaan, yang mencerminkan pemahaman dan kemampuannya dalam menjalankan tugas secara optimal. Semakin lama masa kerja, semakin terampil individu tersebut dalam menyelesaikan tugas dengan efisien dan efektif. Pengalaman kerja berperan penting dalam mengasah keterampilan dan pengetahuan yang dibutuhkan untuk meningkatkan kinerja di lingkungan kerja.¹⁴

Dari hasil penelitian diperoleh bahwa sebagian besar responden memiliki masa kerja yang masih baru, yaitu sebanyak 18 orang (66,7%), sedangkan responden dengan masa kerja yang lebih lama berjumlah 9 orang (33,3%). Berdasarkan hasil uji statistik, terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja baru dengan perilaku *safety driving* yang kurang baik ($p = 0,000$). Responden yang masa kerjanya masih baru cenderung memiliki perilaku berkendara yang kurang aman dibandingkan mereka yang sudah lebih lama bekerja. Temuan ini menunjukkan bahwa pengalaman mengemudi memiliki peran penting dalam membentuk kebiasaan berkendara yang lebih aman.

Temuan dalam penelitian ini selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Panuntun et al. (2020), yang menunjukkan bahwa masa kerja memiliki hubungan signifikan dengan perilaku mengemudi aman pada sopir bus PO. X Kutoarjo dengan nilai $p\text{-value} < 0,05$. Penelitian tersebut menemukan bahwa sopir dengan masa kerja lebih lama cenderung memiliki tingkat kepatuhan yang lebih tinggi terhadap aturan keselamatan berkendara.¹⁵

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan Jannah dkk (2022), yang menunjukkan bahwa lama masa kerja berpengaruh terhadap perilaku *safety driving* pada pengemudi bus di Terminal Tipe A Kota Banda Aceh, dengan hasil uji statistik menunjukkan nilai $p\text{-value}$ sebesar 0,006.¹⁶ Namun, penelitian oleh Arianto et al. (2024) menunjukkan hasil berbeda, di mana tidak terdapat hubungan signifikan antara masa kerja dan perilaku *safety driving* pada pengemudi BRT Trans Semarang Koridor I ($p = 0,769$). Sebanyak 42,1% pengemudi dengan masa kerja lama tetap menunjukkan perilaku kurang baik dalam berkendara.¹¹

Masa kerja memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku pekerja, terutama dalam aspek keselamatan kerja. Pekerja dengan masa kerja baru cenderung kurang memahami prosedur keselamatan karena lebih fokus pada penyelesaian tugas. Sebaliknya, pekerja dengan masa kerja lama memiliki pengalaman lebih dalam menghadapi risiko, tetapi sering kali merasa terlalu percaya diri hingga mengabaikan prosedur keselamatan.¹⁷

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa masa kerja yang lebih lama dapat berkontribusi positif terhadap perilaku *safety driving*, namun faktor lain seperti pelatihan berkala dan lingkungan kerja juga memainkan peran penting. Oleh karena itu, disarankan agar perusahaan menyediakan program pelatihan keselamatan berkendara secara rutin dan menciptakan budaya kerja yang mendukung perilaku aman dalam berkendara.

Persepsi Pengalaman Mengemudi

Persepsi adalah proses seseorang dalam menerima, menginterpretasikan, dan memahami informasi yang berasal dari lingkungannya, yang kemudian memengaruhi cara individu merespons suatu situasi.¹⁸ Hubungan antara persepsi dan pengalaman mengemudi terlihat dari bagaimana pengalaman dapat membentuk persepsi pengemudi terhadap risiko dan keselamatan. Pengemudi yang memiliki pengalaman lebih banyak cenderung memiliki persepsi yang lebih akurat terhadap potensi bahaya, sehingga mereka lebih mampu menghindari situasi berisiko.¹⁹

Berdasarkan data penelitian, tidak ditemukan hubungan yang signifikan antara variabel persepsi pengalaman mengemudi dengan perilaku *safety driving*. Hal ini terlihat dari nilai $p\text{-value}$ sebesar 0,188, yang lebih besar dari batas signifikansi 0,05, sehingga secara statistik tidak ada hubungan yang berarti antara kedua variabel tersebut.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Munawar dkk (2023) pada pengemudi truk di Banda Aceh-Medan, meskipun pengemudi memiliki persepsi positif terhadap pengalaman mengemudi mereka, hal ini tidak selalu tercermin dalam perilaku keselamatan yang baik. Faktor-faktor seperti kurangnya pelatihan mengemudi dan peran atasan yang tidak mendukung berkontribusi terhadap perilaku mengemudi yang tidak aman.²⁰

Akan tetapi, temuan dalam penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian Hadi dkk (2023), yang menunjukkan adanya hubungan antara persepsi dan perilaku keselamatan dalam berkendara. Dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa responden yang memiliki persepsi negatif memiliki risiko 2,1 kali lebih besar untuk menunjukkan perilaku berkendara yang tidak aman dibandingkan mereka yang memiliki persepsi positif.²¹

Pengalaman mengemudi yang panjang tidak selalu berbanding lurus dengan persepsi yang baik maupun perilaku aman dalam berkendara. Pengemudi yang telah lama bekerja cenderung merasa lebih percaya diri dan terbiasa dengan kondisi jalan, yang dapat menyebabkan mereka mengabaikan prinsip keselamatan. Selain itu, kebiasaan yang telah terbentuk dalam jangka waktu lama serta kurangnya kesadaran akan risiko dapat membuat mereka tetap melakukan perilaku berisiko, meskipun memiliki jam terbang yang tinggi.²²

Dengan demikian, pengalaman mengemudi yang lama atau persepsi positif terhadap pengalaman berkendara tidak selalu berbanding lurus dengan perilaku safety driving, karena faktor kebiasaan, lingkungan, dan kesadaran individu lebih berpengaruh terhadap keselamatan dalam berkendara.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian hubungan tingkat pendidikan, pengetahuan safety driving, masa kerja, dan persepsi pengalaman mengemudi dengan perilaku keselamatan mengemudi (safety driving) pada sopir bus PO X Kota Jambi tahun 2025, dapat disimpulkan bahwa:

1. Tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan rendah terhadap perilaku keselamatan mengemudi (safety driving) yang kurang baik pada sopir bus PO X Kota Jambi dengan p-value = 1,000 dan nilai PR = 0,87.
2. Ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan safety driving yang kurang baik terhadap perilaku keselamatan mengemudi (safety driving) kurang baik pada sopir bus PO X Kota Jambi dengan p-value = 0,000 dan nilai PR = 5,05.
3. Ada hubungan yang signifikan antara masa kerja baru terhadap perilaku keselamatan mengemudi (safety driving) yang kurang baik pada sopir bus PO X Kota Jambi dengan p-value = 0,000 dan nilai PR = 4,53.
4. Tidak ada hubungan yang signifikan antara persepsi pengalaman mengemudi negatif terhadap perilaku keselamatan mengemudi (safety driving) yang kurang baik pada sopir bus PO X Kota Jambi dengan p-value = 0,188 dan nilai PR = 1,57.

DAFTAR PUSTAKA

- Permayasa N, Hadi JA, Harahap A. Pengaruh Karakteristik Individu, Efek Lingkungan, Perilaku Aggressive Driving Terhadap Penerapan K3 pada Pengemudi Angkutan Kota di Kota Padang Sidempuan. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia*. 2023;6(4):727–34.
- Adlina NYY, Nurlaela S. Analisis faktor kecelakaan lalu lintas Surabaya Berdasarkan Perspektif Tata Ruang Melalui Pemodelan Spasial. *Jurnal Teknik ITS*. 2021;10(1):13–20.
- Wahyudi D, Pertiwi EW. Sikap Pengemudi Dump Truck Terhadap Safety Driving. *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*. 2021;20(2):134–8.
- Badan Pusat Statistik. Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi, 2022. 2023.
- Yati R. Kemenhub: Bus dan Truk Paling Sering Kecelakaan Lalu Lintas. *Bisnis.com*. 2021.
- Deanty S, Marisdayana R, Mirsiyanto E. Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Kecamatan Jambi Selatan Kota Jambi Tahun 2021. *Jurnal Inovasi Penelitian*. 2022;2:3621–6.
- Surya A, Abdurrahman, Buzman. Analisis faktor penyebab kecelakaan pada ruas jalan Tanjung Serdang-Stagen Kabupaten Kotabaru. *Jurnal Keilmuan Teknik Sipil*. 2020;3(2):227–32.
- Puteri DA, Nisa MA. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di PT. Libra Wisata Transport. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 2020;4(1):1–10.
- Elmayanti, Nuddin A, Majid M. Analisis Kondisi Internal-Eksternal Pengemudi Mobil Tangki Dalam Peningkatan Safety Driving PT Elnusa Petrofin Di Kota Parepare. *Jurnal Ilmiah Manusia dan Kesehatan*. 2019;2(2):2614–3151.

- Puspoprodjo AUW, Laila NN. Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*. 2021 Dec 7;20(3):118–26.
- Arianto EM, Feriana S. Pengetahuan Keselamatan Berkendara, Masa Kerja dan Peran Manajemen dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen Di PT Energi Sukses Abadi Cilacap. *Jurnal Kesehatan Masyarakat [Internet]*. 2021 Jun;8(1):14–20. Available from: <https://ojs.uniska-bjm.ac.id/index.php/ANN/article/view/3924>
- Oktavianti DF, Wahyuni I, Jayanti S. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Siswa SMA X Kota Bontang. *Media kesehatan Masyarakat Indonesia*. 2023 Apr 1;22(2):114–9.
- Rachmawati CW. Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku . Wineka Media; 2019.
- Sutrisno T, Fitriani. Analisis Dampak Lamanya Masa Kerja Terhadap Kinerja dan Efektivitas Pelayanan Publik Di Dinas Pendidikan Kabupaten Katingan. *Jurnal Paris Langkis*. 2024 Aug;5(1):353–66.
- Panuntun BM, Atmojo BT, Hastuti H. Hubungan Pengetahuan Mengemudi Aman dan Masa Kerja dengan Perilaku Mengemudi Aman pada Sopir Bus PO. X Kutoarjo. *Jurnal dan Aplikasi Teknik Kesehatan Lingkungan*. 2022 Jan 28;19(1):15–22.
- Jannah RA, Andria D, Santi DT. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Sopir Otobus Di Terminal Tipe A Kecamatan Leung Bata Kota Banda Aceh Tahun 2022. *Jurnal of Health and Medical Scince*. 2023 Oct;2(4).
- Rachmatian I. Kesehatan dan Keselamatan Lingkungan Kerja. Yogyakarta: UGM Press; 2016.
- Zhang X, Chang R, Wang M, Sui X. The influence of driver's risk perception ability on driving decision-making: an ERP study. *Current Psychology*. 2024 Jul 1;43(25):21995–2005.
- Sayed I, Abdelgawad H, Said D. Studying driving behavior and risk perception: a road safety perspective in Egypt. *Journal of Engineering and Applied Science*. 2022 Dec 1;69(1).
- Munawar A, Arbi A, Ariscasari P. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan dalam Mengemudi Pada Sopir Truck Banda Aceh - Medan Di Terminal Santan Ingin Jaya Kabupaten Aceh Besar. *Jurnal Medika Malahayati*. 2023;7(4):1076–83.
- Hadi AJ, Ahmad H, Permayasa N, Nasution N. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidempuan. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia [Internet]*. 2023 Feb;6(2). Available from: <https://doi.org/10.31934/mppki.v2i3>
- Lumante ID, Telew A, Bawling SN. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado . *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 2021 May;2(2):7–13.