

Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Supir Mobil Angkutan Antarkota dalam Provinsi (AKDP)

Rama Danu*, Dedi Andria, Basri Aramico

Universitas Muhammadiyah Aceh, Jl. Muhammadiyah No.91, Batoh, Kec. Lueng Bata, Kota Banda Aceh, Aceh, Indonesia

*Penulis korespondensi, Surel: rdanu1267@gmail.com

Paper received: 27-5-2025; revised: 22-6-2025; accepted: 27-6-2025

Abstract

Safety driving is an important aspect in safe and efficient public transportation. This study aims to analyze factors related to safety driving behavior in Intercity Transportation (AKDP) car drivers at the L300 Lueng Bata Terminal, Banda Aceh. This study used a descriptive analytical design with a cross-sectional approach and involved 88 respondents who were taken through a simple random sampling technique. Data were analyzed using the Chi-Square test. The results showed that most respondents showed unsafe driving behavior (69.3%) and had a low level of knowledge (60.2%). There was a significant relationship between safety driving behavior and length of service ($p = 0.006$), completeness of the vehicle ($p = 0.005$), knowledge ($p = 0.001$), job training ($p = 0.000$), and work accident experience ($p = 0.000$). However, there was no significant relationship between weather conditions and safety driving behavior ($p = 0.093$). These findings indicate that internal factors have a greater influence on safe driving behavior.

Keywords: akdp driver; safety driving; training; vehicle equipment; work safety

Abstrak

Keselamatan berkendara atau safety driving merupakan aspek penting dalam transportasi umum yang aman dan efisien. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada sopir mobil Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) di Terminal L300 Lueng Bata Banda Aceh. Penelitian ini menggunakan desain deskriptif analitik dengan pendekatan cross-sectional dan melibatkan 88 responden yang diambil melalui teknik simple random sampling. Data dianalisis menggunakan uji Chi-Square. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden menunjukkan perilaku mengemudi yang tidak aman (69,3%) dan memiliki tingkat pengetahuan rendah (60,2%). Terdapat hubungan yang signifikan antara perilaku safety driving dengan masa kerja ($p=0,006$), kelengkapan berkendara ($p=0,005$), pengetahuan ($p=0,001$), pelatihan kerja ($p=0,000$), dan pengalaman kecelakaan kerja ($p=0,000$). Namun, tidak terdapat hubungan signifikan antara kondisi cuaca dan perilaku safety driving ($p=0,093$). Temuan ini menunjukkan bahwa faktor internal lebih berpengaruh terhadap perilaku mengemudi aman.

Kata kunci: kelengkapan kendaraan; keselamatan kerja; pelatihan; safety driving; sopir akdp

1. Pendahuluan

Keselamatan berkendara atau safety driving merupakan salah satu aspek penting dalam sistem transportasi yang aman dan berkelanjutan. Safety driving tidak hanya mengacu pada keterampilan teknis mengemudi, tetapi juga mencakup kesadaran dan perilaku pengemudi dalam mengantisipasi risiko, menjaga keselamatan diri dan penumpang, serta mematuhi peraturan lalu lintas. Pelatihan safety driving bertujuan untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap potensi bahaya di jalan dan membantu mereka menghindari situasi yang dapat menimbulkan kecelakaan (Basumerda et al., 2014).

Perilaku safety driving dipengaruhi oleh berbagai faktor internal dan eksternal (Syafitri et al., 2025). Faktor internal meliputi usia, tingkat pendidikan, masa kerja, pengetahuan, pengalaman pelatihan, serta peran atasan dan rekan kerja. Sementara itu, faktor eksternal mencakup kondisi jalan dan cuaca. Kombinasi dari faktor-faktor tersebut dapat membentuk persepsi dan keputusan pengemudi saat berkendara, yang pada akhirnya memengaruhi tingkat keselamatan mereka (Luthfiyani & Transportasi, 2020).

Secara global, kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian (Setyowati et al., 2018). Data World Health Organization (WHO) mencatat bahwa setiap tahun sekitar 1,35 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Angka tersebut setara dengan satu nyawa melayang setiap 24 detik. Bahkan, diperkirakan jumlah ini akan meningkat menjadi 1,9 juta jiwa pada tahun 2020, apabila tidak dilakukan intervensi yang memadai (WHO, 2018; Zainafree et al., 2022).

Di Indonesia, situasi ini juga sangat memprihatinkan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), tercatat sebanyak 103.228 kasus kecelakaan lalu lintas, dengan jumlah korban meninggal dunia mencapai 30.568 jiwa, luka berat 14.395 orang, dan luka ringan 119.945 orang. Dari jenis kendaraan yang terlibat, sepeda motor mendominasi (52,5%), diikuti oleh mobil pribadi (20%), truk (17,5%), dan angkutan umum (10%). Angka-angka ini menunjukkan bahwa angkutan umum juga menyumbang proporsi yang tidak kecil terhadap kecelakaan lalu lintas (BPS, 2017).

Khususnya di Provinsi Aceh, Direktorat Lalu Lintas Polda Aceh melaporkan bahwa pada tahun 2020 terjadi 3.126 kasus kecelakaan, dengan korban meninggal dunia sebanyak 576 orang. Meskipun mengalami penurunan dibandingkan tahun sebelumnya, angka ini masih tergolong tinggi, terutama karena mayoritas korban berasal dari kelompok usia produktif 16 hingga 25 tahun, yang menunjukkan bahwa faktor usia dan perilaku berkendara memiliki keterkaitan yang signifikan (Kapolda Aceh, 2020).

Sopir Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP), seperti mobil L300, merupakan salah satu kelompok pengemudi yang memiliki tingkat risiko kecelakaan yang tinggi, mengingat karakteristik pekerjaan mereka yang melibatkan jam kerja panjang, tekanan waktu untuk mengejar target penumpang, perjalanan jarak jauh di berbagai kondisi jalan dan cuaca, dan kelelahan dan stres kerja yang tinggi (Hadi et al., 2023).

Perilaku mengemudi yang tidak aman pada pengemudi angkutan umum seperti mobil L300 minibus dapat dipengaruhi oleh persepsi risiko yang rendah (Ilham, 2020). Banyak pengemudi dengan masa kerja panjang justru cenderung lebih berani mengambil risiko seperti melaju dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah, atau tidak menggunakan sabuk pengaman. Selain itu, faktor administratif seperti kelengkapan surat kendaraan juga turut memengaruhi perilaku mengemudi (Jaya, 2017).

Kecelakaan yang melibatkan sopir AKDP bukan hanya membahayakan mereka sendiri, tetapi juga mengancam keselamatan puluhan penumpang dan pengguna jalan lain. Oleh karena itu, intervensi untuk meningkatkan perilaku safety driving pada kelompok ini sangat penting, tidak hanya untuk melindungi kesehatan pengemudi, tetapi juga sebagai upaya strategis dalam meningkatkan keselamatan publik secara keseluruhan (Setyabudi, 2011).

Penelitian Novianti et al. (2017) menemukan bahwa variabel seperti lama kerja, jam kerja, dan motivasi keluarga tidak memiliki hubungan signifikan dengan perilaku mengemudi tidak aman. Namun, waktu tempuh satu kali keberangkatan dan tingkat pengetahuan menunjukkan hubungan bermakna. Hal ini menegaskan bahwa faktor kognitif dan beban kerja aktual lebih berdampak terhadap perilaku pengemudi dibandingkan faktor demografis semata.

Berdasarkan hasil observasi awal di Loket CV Burag Terminal Lueng Bata Banda Aceh, ditemukan beberapa praktik mengemudi yang berisiko. Di antaranya adalah meninggalkan mobil dalam keadaan mesin menyala, tidak menggunakan sabuk pengaman, merokok, menggunakan ponsel saat berkendara, serta mengemudi dengan kecepatan tinggi. Informasi dari para pengemudi juga menunjukkan bahwa kelelahan akibat jam kerja panjang dan kurangnya disiplin turut berkontribusi terhadap kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui analisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada supir mobil AKDP.

2. Metode

Penelitian ini merupakan studi deskriptif analitik dengan desain cross-sectional yang dilakukan di Terminal Mobil AKDP Type B L300 Lueng Bata Banda Aceh pada tanggal 21 hingga 26 November 2022. Terminal ini merupakan salah satu terminal utama di Banda Aceh, yang melayani rata-rata 149 keberangkatan per hari dengan total armada mencapai 749 unit, dan memiliki fasilitas seperti pos retribusi, kantin, WC, mushalla, serta 25 loket perusahaan angkutan. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 88 orang sopir mobil AKDP, yang diambil secara keseluruhan dari populasi menggunakan teknik simple random sampling (metode probability sampling). Kriteria inklusi meliputi sopir yang aktif beroperasi selama minimal enam bulan terakhir di terminal tersebut dan bersedia mengikuti penelitian.

Pengumpulan data dilakukan melalui kombinasi observasi langsung, wawancara terstruktur, dan pengisian kuesioner. Observasi langsung, dilakukan oleh peneliti dan asisten peneliti di terminal dan area keberangkatan, dengan menggunakan lembar observasi terstandar yang mencatat perilaku berkendara sopir saat persiapan keberangkatan, saat mengendarai kendaraan di dalam area terminal, dan saat kembali ke terminal. Wawancara terstruktur, dilakukan untuk menggali informasi tentang riwayat kecelakaan, pelatihan yang pernah diikuti, serta faktor-faktor lain yang tidak dapat diobservasi secara langsung (misalnya pengetahuan sopir terkait safety driving). Kuesioner tertutup, digunakan untuk menilai faktor internal (usia, masa kerja, tingkat pendidikan, pengetahuan, pelatihan kerja) dan eksternal (kondisi cuaca, kelengkapan kendaraan).

Perilaku safety driving diukur berdasarkan komponen yaitu kepatuhan menggunakan sabuk pengaman, tidak menggunakan ponsel saat berkendara, pemeriksaan kelengkapan kendaraan sebelum berangkat, kepatuhan terhadap batas kecepatan, tidak merokok saat berkendara dan penggunaan isyarat lampu dan klakson secara tepat. Setiap item diamati dan diberi skor (aman/tidak aman), kemudian dikategorikan sebagai "aman" jika memenuhi minimal 80% dari total skor maksimal, dan "tidak aman" jika di bawah 80%.

Data dianalisis menggunakan uji Chi-Square (χ^2 test) untuk mengetahui hubungan antara faktor-faktor yang diteliti (internal maupun eksternal) dengan perilaku safety driving. Tingkat signifikansi yang digunakan adalah $p < 0,05$. Selain itu, data dianalisis dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi terbaru.

3. Hasil dan Pembahasan

Tabel 1. Karakteristik responden

Karakteristik	N	%
Umur		
24-29 Tahun	24	27.3
30-50 Tahun	60	68.3
51-55 Tahun	4	4.5
Masa Kerja		
Lama > 1 tahun	46	52.3
Baru < 1 tahun	42	47.7
Safety Driving		
Aman	27	30.7
Tidak Aman	61	69.3
Kelengkapan Berkendaraan		
Lengkap	36	40.9
Tidak Lengkap	52	59.1
Pengetahuan		
Baik	35	39.8
Kurang Baik	53	60.2
Pelatihan Kerja		
Ada	32	36.4
Tidak Ada	56	63.6
Kondisi Cuaca		
Baik	38	43.2
Buruk	50	56.8
Kecelakaan kerja		
Pernah	37	42.0
Tidak Pernah	51	58.0

Tabel 2. Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving

Variabel	Safety Driving				p-value*
	Aman		Tidak Aman		
	n	%	n	%	
Masa Kerja					
Lama	20	74.1	26	42.6	0,006
Baru	7	25.9	35	57.4	
Kelengkap Berkendaraan					
Lengkap	17	63.0	19	31.1	0,005
Tidak Lengkap	10	30.7	42	68.9	
Pengetahuan					
Baik	18	66.7	17	27.9	0,001
Kurang Baik	9	33.3	44	73.1	
Kecelakaan Kerja					
Pernah	19	70.4	18	29.5	0,000
Tidak Pernah	8	29.6	43	70.5	
Kondisi Cuaca					
Baik	15	55.6	23	37.7	0,093
Buruk	12	44.4	38	62.3	
Kelatihan Kerja					
Ada	18	66.7	14	23.0	0,000
Tidak	9	33.3	47	77.0	

*Uji chi-square

Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas sopir berada pada rentang usia 30–50 tahun (68,3%), dengan masa kerja yang tergolong lama (52,3%). Sebagian besar responden memiliki perilaku mengemudi yang tidak aman (69,3%) dan tidak dilengkapi dengan perlengkapan berkendara yang memadai (59,1%). Pengetahuan yang kurang baik juga mendominasi (60,2%), serta sebagian besar belum pernah mengikuti pelatihan kerja (63,6%). Selain itu, sebagian besar sopir menghadapi kondisi cuaca yang buruk saat berkendara (56,8%), meskipun sebagian besar mengaku belum pernah mengalami kecelakaan kerja (58,0%) (Tabel 1).

Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara beberapa faktor dengan perilaku *safety driving*. Pengemudi dengan masa kerja yang lebih singkat ($p = 0,006$), kelengkapan berkendara yang memadai ($p = 0,005$), pengetahuan yang baik ($p = 0,001$), pengalaman mengikuti pelatihan kerja ($p = 0,000$), serta riwayat pernah mengalami kecelakaan kerja ($p = 0,000$) cenderung memiliki perilaku mengemudi yang lebih aman. Sebaliknya, masa kerja yang lama, kurangnya perlengkapan berkendara, pengetahuan yang rendah, tidak pernah mengikuti pelatihan, serta tidak memiliki pengalaman kecelakaan kerja berkorelasi dengan perilaku mengemudi yang tidak aman. Satu-satunya variabel yang tidak menunjukkan hubungan signifikan adalah kondisi cuaca, dengan nilai $p = 0,093$, sehingga tidak dianggap sebagai faktor risiko terhadap perilaku *safety driving* (Tabel 2).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masa kerja memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku *safety driving* pada sopir mobil AKDP, dengan nilai $p = 0,006$. Temuan ini mengindikasikan bahwa pengalaman kerja yang lebih panjang cenderung membentuk perilaku berkendara yang lebih aman. Sopir dengan masa kerja lama tampak lebih memahami kondisi lapangan dan memiliki kesadaran lebih tinggi terhadap pentingnya *safety driving*. Hal ini sejalan dengan temuan Sonmax dan Anwar (2022) yang menunjukkan bahwa pengemudi berpengalaman memiliki kecenderungan lebih besar dalam menerapkan perilaku *safety driving* secara konsisten ($p = 0,002$; OR = 16,933).

Masa kerja berpengaruh signifikan terhadap perilaku *safety driving*. Sopir dengan masa kerja lebih lama cenderung memiliki perilaku mengemudi yang lebih aman. Secara psikologis, pengalaman jangka panjang memungkinkan pengemudi membangun skema mental yang lebih matang tentang risiko berkendara. Menurut teori *situational awareness* (Endsley, 1995), pengalaman yang berulang dalam berbagai kondisi memungkinkan pengemudi meningkatkan persepsi, pemahaman, dan antisipasi terhadap potensi bahaya di jalan. Pengemudi yang berpengalaman juga cenderung memiliki strategi koping yang lebih baik dalam menghadapi stres saat berkendara, sehingga pengambilan keputusan menjadi lebih tenang dan terkendali (Winarsunu, 2024a).

Pengalaman kerja dapat meningkatkan kewaspadaan dan kemampuan dalam mengelola risiko selama berkendara. Sopir yang telah lama bekerja kemungkinan besar sudah terbiasa menghadapi berbagai situasi di jalan, termasuk kondisi darurat, cuaca ekstrem, atau perilaku pengguna jalan lain yang tidak terduga. Pengetahuan yang diperoleh secara empiris ini berkontribusi terhadap sikap hati-hati dan pengambilan keputusan yang lebih matang (Ramanda et al., 2024). Berbeda dengan sopir yang baru bekerja, mereka cenderung masih berada dalam fase penyesuaian dan belum memiliki pengalaman yang cukup untuk mengenali dan menghindari risiko secara efektif (Darmawi, 2022).

Temuan ini juga diperkuat oleh Arianto dan Feriana (2021) yang menyatakan bahwa semakin lama seseorang bekerja dalam bidang transportasi, semakin tinggi tingkat kepatuhannya terhadap aturan keselamatan. Hal ini kemungkinan disebabkan oleh kebiasaan positif yang dibentuk seiring waktu, serta pemahaman yang lebih baik terhadap konsekuensi dari pelanggaran aturan lalu lintas. Oleh karena itu, masa kerja tidak hanya menunjukkan durasi pengalaman, tetapi juga menggambarkan tingkat kedewasaan profesional sopir dalam menjalankan tanggung jawabnya di jalan.

Selain masa kerja, penelitian ini juga menemukan bahwa kelengkapan berkendara memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku *safety driving* ($p = 0,005$). Sopir yang memastikan kelengkapan kendaraannya—seperti sabuk pengaman, kaca spion, rem, dan surat-surat kendaraan—lebih cenderung memiliki perilaku berkendara yang aman. Ini mencerminkan bahwa kedisiplinan dalam memeriksa kendaraan berbanding lurus dengan kesadaran akan keselamatan. Anggraini et al. (2022) menekankan bahwa kepatuhan terhadap standar kelengkapan kendaraan sangat penting dalam membentuk budaya keselamatan.

Pengabaian terhadap kelengkapan kendaraan berpotensi menunjukkan sikap ceroboh atau kurang bertanggung jawab. Sopir yang tidak memeriksa perlengkapan kendaraannya sebelum beroperasi kemungkinan besar juga cenderung mengabaikan prosedur keselamatan lain selama perjalanan (Winarsunu, 2024b). Muryatma (2018) menyebutkan bahwa kelengkapan kendaraan adalah bagian dari indikator *safety culture*, yang bila tidak terpenuhi dapat menjadi penyebab langsung kecelakaan. Oleh karena itu, pengecekan kendaraan sebelum keberangkatan perlu menjadi prosedur wajib di terminal.

Pengetahuan juga terbukti berperan penting dalam membentuk perilaku *safety driving*. Dengan nilai $p = 0,001$, penelitian ini memperlihatkan bahwa semakin tinggi pengetahuan sopir tentang *safety driving*, semakin baik pula perilaku yang ditunjukkan di jalan. Pengetahuan yang mencakup pemahaman tentang rambu lalu lintas, cara mengemudi yang benar, dan potensi risiko kecelakaan mendorong pengemudi untuk bersikap lebih berhati-hati. Studi oleh Berlicia dan Camelia (2023) juga menunjukkan bahwa mayoritas pengemudi dengan pengetahuan tinggi memiliki persepsi positif terhadap *safety driving* ($p = 0,000$).

Kurangnya pengetahuan dapat menyebabkan pengambilan keputusan yang buruk selama berkendara. Hal ini diperkuat oleh teori *Health Belief Model* yang menyatakan bahwa pengetahuan membentuk persepsi risiko dan berperan penting dalam memotivasi individu untuk mengadopsi perilaku sehat dan aman. Oleh karena itu, peningkatan pengetahuan melalui edukasi dan pelatihan merupakan langkah preventif yang efektif dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas (Bahar, 2023).

Pengetahuan yang baik membantu pengemudi memahami konsekuensi negatif dari pelanggaran aturan lalu lintas, seperti kecelakaan, denda, atau bahkan hilangnya nyawa. Selain itu, pemahaman yang baik tentang peraturan berkendara dan teknik mengemudi yang benar meningkatkan efisiensi dalam pengambilan keputusan saat menghadapi situasi jalan yang kompleks (Sonmax & Anwar, 2022). Pelatihan kerja menjadi salah satu intervensi penting dalam membentuk perilaku *safety driving*. Pengemudi yang pernah mengikuti pelatihan menunjukkan perilaku yang lebih aman dibandingkan mereka yang tidak pernah mengikuti pelatihan. Mekanismenya terletak pada perubahan *attitude* (sikap), peningkatan keterampilan teknis, serta pembentukan habit (kebiasaan) berkendara yang positif (Rinaldi & Masykur, 2017a).

Pengalaman kecelakaan kerja juga berkorelasi signifikan dengan perilaku safety driving ($p = 0,000$). Temuan ini menarik karena menunjukkan bahwa sopir yang pernah mengalami kecelakaan justru lebih cenderung menerapkan perilaku berkendara yang aman. Hal ini dapat dijelaskan melalui proses pembelajaran dari pengalaman negatif, di mana individu menjadi lebih waspada setelah merasakan langsung dampak kecelakaan. Seperti dikemukakan Rinaldi dan Masykur (2017), pengalaman traumatis sering kali menjadi titik balik dalam perubahan perilaku seseorang.

Penerapan studi kasus, simulasi kecelakaan, atau testimoni dari korban kecelakaan dapat meningkatkan empati dan kesadaran sopir lainnya yang belum pernah mengalami insiden serupa. Edukasi yang bersifat kontekstual dan emosional terbukti lebih efektif dalam membentuk perilaku dibandingkan dengan pendekatan teoritis semata (Jumawati et al., 2025; Kurniawan, 2025).

Sementara itu, penelitian menunjukkan bahwa kondisi cuaca tidak memiliki hubungan signifikan terhadap perilaku safety driving ($p = 0,093$). Meskipun cuaca buruk secara deskriptif lebih banyak dikaitkan dengan perilaku tidak aman, secara statistik tidak ditemukan hubungan yang kuat. Hal ini dapat disebabkan oleh pengalaman dan kemampuan adaptasi sopir terhadap berbagai kondisi jalan, seperti dijelaskan oleh Tosepu (2022), bahwa pengemudi berpengalaman dapat menyesuaikan gaya mengemudi tanpa mengubah perilaku dasarnya.

Hasil penelitian ini tidak berarti bahwa faktor cuaca dapat diabaikan. Sebagai bagian dari manajemen risiko, sopir tetap perlu dibekali pelatihan khusus untuk menghadapi situasi cuaca ekstrem, terutama yang berkaitan dengan visibilitas rendah, jalan licin, atau badai. Jecson et al. (2020) mengingatkan bahwa cuaca tetap berperan sebagai faktor pemicu kecelakaan, terutama bila tidak dibarengi dengan kendaraan yang layak dan kesiapan sopir yang memadai.

Pelatihan kerja terbukti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku safety driving ($p = 0,000$). Sopir yang pernah mengikuti pelatihan menunjukkan tingkat kepatuhan lebih tinggi terhadap prinsip keselamatan. Pelatihan tidak hanya memberikan pengetahuan teknis, tetapi juga menanamkan nilai-nilai tanggung jawab dan etika berkendara. Sejalan dengan penelitian Sonmax dan Anwar (2022) dan Ramadhanti dan Triyono (2024), pelatihan berkala menjadi media pembentukan kebiasaan baik dan peningkatan profesionalisme sopir.

4. Simpulan

Faktor-faktor internal seperti masa kerja, kelengkapan berkendara, tingkat pengetahuan, pengalaman kecelakaan kerja, dan pelatihan kerja memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku safety driving pada sopir mobil AKDP. Sementara itu, faktor eksternal seperti kondisi cuaca tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan. Implikasi dari temuan ini adalah bahwa peningkatan keselamatan kerja bagi sopir angkutan umum, khususnya AKDP, sebaiknya difokuskan pada penguatan faktor internal pengemudi. Penerapan program pelatihan berkala yang berbasis pengalaman, peningkatan pengetahuan terkait safety driving, serta penerapan kebijakan wajib pemeriksaan kelengkapan kendaraan sebelum keberangkatan dapat menjadi strategi efektif untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum.

Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi otoritas terkait, seperti Dinas Perhubungan dan pengelola terminal, dalam merancang intervensi keselamatan yang lebih berbasis bukti

(evidence-based), seperti pengembangan modul pelatihan terstandar dan pengetatan pengawasan terhadap praktik berkendara di lapangan. Penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas cakupan variabel, termasuk faktor psikologis, beban kerja, dan budaya organisasi perusahaan angkutan, serta menggunakan pendekatan campuran (kuantitatif dan kualitatif) untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang memengaruhi perilaku safety driving sopir angkutan umum.

Daftar Rujukan

- Anggraini, R., Alvisyahri, A., & Sugiarto, S. (2022). Persepsi Keselamatan Berkendara Pengguna Sepeda Motor di Kota Banda Aceh terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dan Kelengkapan Atribut. *Jurnal Teknik Sipil*, 28(3), 329–336.
- Arianto, M. E., & Feriana, S. (2021). Pengetahuan Keselamatan Berkendara, Masa Kerja dan Peran Manajemen dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Pengemudi Truk Bermuatan Semen di PT. Energi Sukses Abadi Cilacap. *An-Nadaa: Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(1), 14–20.
- Bahar, H. (2023). Aplikasi Health Belief Model (HBM) dalam Menganalisis perilaku Menggunakan Helm Selama Berkendara Padaremaja di Kota Kendari. *Jurnal Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo*, 3(4).
- Basumerda, C., Dharmastiti, R., & Wijaya, A. R. (2014). Pengaruh Jenis Edukasi Keselamatan Berkendara Terhadap Pemahaman Calon Pengendara Mobil Dalam Menghadapi Konflik Lalu Lintas. *Teknoin*, 20(4).
- Berlicia, I., & Camelia, A. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Persepsi terhadap Perilaku Safety Riding pada Pengendara Ojek Online di Kota Palembang. *Health Information: Jurnal Penelitian*, 15(3), e1328–e1328.
- BPS. (2017). Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar 2006- 2016. Badan Pusat Statistik.
- Darmawi, H. (2022). *Manajemen Risiko*. Bumi Aksara.
- Hadi, A. J., Ahmad, H., Permayasa, N., & Nasution, N. (2023). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku K3 pada Sopir Angkutan Umum di Kota Padangsidimpuan. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia (MPPKI)*, 6(2), 254–260.
- Ilham, R. M. (2020). Pengaruh Faktor Kebiasaan Pengemudi, Budaya Kerja, dan Infrastruktur Jalan terhadap Keselamatan Mobil Angkutan BRT Dishub Kota Semarang. *SKRIPSI*.
- Jaya, M. P. (2017). Mekanisme Pelayanan Surat Izin Mengemudi di Kepolisian Resort Kota Bontang. *EJournal Administrasi Negara*, 5(4).
- Jecson, P., Doda, D. V. D., & Pinontoan, O. R. (2020). Analisis Kondisi Jalan dan Cuaca yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek di Kota Bitung. *Indonesian Journal of Public Health and Community Medicine*, 1(3), 70–77.
- Jumawati, J., Amaluddin, A., Sukriati, S., Hamran, H., Ahmad, M. I., & Imran, M. A. (2025). Membangun Kesadaran Spiritual Generasi Alpha melalui Pendidikan Agama Islam. *Journal of Innovative and Creativity*, 5(2), 1960–1973.
- Kapolda Aceh. (2020). Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Aceh. <https://Ww.Google.Com/Amp/s/m.Antaraneews.Com>.
- Kurniawan, S. (2025). Pendekatan Holistik dalam Dakwah Kontemporer Telaah Komparatif Antara Teori Komunikasi Barat dan Nilai-Nilai Islam di Ponpes Al-Barokah Sruni. *JURNAL SYIAR-SYIAR*, 5(1), 25–42.
- Luthiyani, F. P., & Transportasi, B. (2020). Probabilitas Kecelakaan pada Perilaku Pengemudi Sepeda Motor di Perlintasan Sebidang Lintas Surabaya Pasarturi-Bojonegoro. *Institut Teknologi Sepuluh Nopember*.
- Muryatma, N. M. (2018). Hubungan antara Faktor Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal Promkes*, 5(2), 155.
- Noviandi, A. A. R., Hartanti, R. I., & Ningrum, P. T. (2017). Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang. *Jurnal Kesehatan*, 5(2), 121–128.
- Ramadhanti, G., & Triyono, A. (2024). Pengaruh Pengetahuan Safety Driving dan Kelelahan Kerja Terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Ambulans di Wilayah Kerja Pusat Krisis & Kegawatdaruratan Kesehatan Daerah (Pk3d) Dinas Kesehatan Provinsi Dki Jakarta Tahun 2024. *Jurnal Masyarakat Sehat Indonesia*, 3(03), 72–78.

- Ramanda, A., Hilal, T. S., & Marisdayana, R. (2024). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Pengemudi Travel Jambi-Kerinci Tahun 2023. *Jurnal Inovasi Penelitian*, 4(8), 1331–1336.
- Rinaldi, F. R., & Masykur, A. M. (2017a). Pengalaman Kecelakaan Lalu Lintas Berat Sebuah Studi Kualitatif Fenomenologi. *Jurnal Empati*, 6(1), 164–172.
- Rinaldi, F. R., & Masykur, A. M. (2017b). Pengalaman Kecelakaan Lalu Lintas Berat Sebuah Studi Kualitatif Fenomenologi. *Jurnal Empati*, 6(1), 164–172.
- Setyabudi, B. (2011). Kajian Peningkatan Keselamatan Penumpang Bus AKDP/AKAP Melalui Pembinaan Pengemudi dan Fasilitas Keselamatan di Bali. *Warta Penelitian Perhubungan*, 23(5), 479–496.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. (2018). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), 329–338.
- Sonmax, A., & Anwar, H. (2022). Analisis Perilaku Keselamatan Mengemudi (Safety Driving) pada Pengemudi di PT. Leo Jaya Trans. *Binawan Student Journal*, 4(3), 64–71.
- Syafitri, A. H. D., Suherman, S., & Hasanah, I. (2025). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Keselamatan Berkendara: Studi terhadap Kesadaran, Keterampilan, dan Kepatuhan Pengemudi. *Antigen: Jurnal Kesehatan Masyarakat Dan Ilmu Gizi*, 3(2), 70–89.
- Tosepu, H. L. O. M. S. R. (2022). Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Satuan Lalu Lintas Polres Kota Kendari Tahun 2022. *Jurnal Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo*, 4(3).
- WHO. (2018). *Global Status Report On Road Safety*. World Health Organization.
- Winarsunu, T. (2024a). *Psikologi Keselamatan Kerja*. UMMPress.
- Winarsunu, T. (2024b). *Psikologi Keselamatan Kerja*. UMMPress.
- Zainafree, I., Syukria, N., Addina, S., & Saefurrohimi, M. Z. (2022). Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas: Tantangan dan Solusi. *Bookchapter Kesehatan Masyarakat Universitas Negeri Semarang*, 1, 92–127.