

Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Supir Angkot PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis

Keyla Harista Nasution¹, Fatma Indriani², Tri Niswati Utami³

^{1,2,3}Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan

Email: keylanstt@gmail.com¹, fatmaindriani@uinsu.ac.id², triniswatiutami@uinsu.ac.id³

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian dan cedera di Indonesia, khususnya pada pengemudi angkutan umum. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis. Masalah keselamatan transportasi publik di daerah urban dan sub-urban memerlukan perhatian khusus karena melibatkan keselamatan masyarakat luas selaku pengguna jasa angkutan umum jalan raya. Penelitian ini menggunakan desain kuantitatif analitik observasional dengan pendekatan cross-sectional. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi angkutan kota yang bernaung di bawah manajemen PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis. Jumlah responden sebanyak 70 orang supir angkot yang dipilih secara keseluruhan melalui metode total sampling. Data primer dikumpulkan secara langsung melalui wawancara terstruktur menggunakan kuesioner yang telah divalidasi, sedangkan data sekunder diperoleh dari data internal perusahaan dan literatur pendukung. Analisis data dilakukan secara bertahap meliputi analisis univariat untuk gambaran distribusi frekuensi, serta analisis bivariat dengan menggunakan uji statistik Chi-Square pada tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$). Hasil penelitian univariat menunjukkan mayoritas pengemudi memiliki pengetahuan berkendara yang baik, didominasi oleh kelompok usia tua (≥ 30 tahun), dan telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Berdasarkan analisis bivariat, hasil uji statistik membuktikan terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan pengemudi ($p=0,000$), masa berkendara atau pengalaman mengemudi ($p=0,000$), dan kepemilikan SIM secara legal ($p=0,001$) dengan perilaku berkendara aman (safety driving). Di sisi lain, analisis terhadap variabel usia kronologis pengemudi tidak menunjukkan adanya hubungan yang bermakna dengan perilaku safety driving di lapangan ($p=0,522$). Kesimpulan dari penelitian ini menegaskan bahwa perilaku keselamatan berkendara (safety driving) pada supir angkot dipengaruhi secara nyata oleh faktor kompetensi kognitif (pengetahuan), jam terbang berkendara (masa berkendara), serta legalitas administratif formal yang mencerminkan kelayakan mengemudi (kepemilikan SIM). Oleh karena itu, direkomendasikan kepada pihak manajemen PT. Wulan Taksi dan instansi dinas perhubungan terkait untuk secara berkala menyelenggarakan program edukasi keselamatan, pelatihan mengemudi defensif, serta penegakan kepatuhan terhadap administrasi berkendara demi mereduksi angka risiko kecelakaan di jalan raya.

Kata Kunci: Safety Driving, Pengetahuan, Masa Berkendara, Kepemilikan SIM, Supir Angkot, Kecelakaan Lalu Lintas.

ABSTRACT

Traffic accidents represent a leading cause of mortality and physical injury in Indonesia, particularly involving public transportation infrastructure. This study aims to analyze specific factors significantly associated with safety driving behavior among public minivan (angkot) drivers managed by PT. Wulan Taksi on the Medan-Batang Kuis operational route. Public transportation safety remains a critical public health issue in metropolitan and suburban corridors due to its direct impact on passenger and pedestrian welfare. This research utilized a quantitative observational analytical design incorporating a cross-sectional approach. The study population encompassed all registered operational drivers within PT. Wulan Taksi. A total sample size of 70 drivers was recruited using the total sampling method to guarantee universal representation. Primary data procurement was achieved via structured face-to-face interviews utilizing standardized questionnaires, while secondary metrics were retrieved from corporate registries and historical literature. Statistical screening was executed through univariate frequency distributions and bivariate cross-tabulations applying the Chi-Square test with a standard significance threshold of $p < 0.05$. Univariate statistical indications revealed that a prominent proportion of drivers possessed adequate safety knowledge, fell within the mature age classification (≥ 30 years old), and maintained valid driver's licenses. Bivariate empirical analysis verified that safety driving behavior is significantly associated with cognitive knowledge levels ($p=0.000$), cumulative driving experience or duration ($p=0.000$), and legitimate possession of a commercial driver's license ($p=0.001$). Conversely, the biological age parameter failed to establish a statistically significant relationship with real-world safety driving habits ($p=0.522$). This research concludes that safety driving compliance among public transit operators is strictly dictated by cognitive safety awareness, practical experience, and mandatory administrative certifications. Consequently, it is highly recommended that PT. Wulan Taksi corporate managers and localized transportation regulators institute periodic safety reinforcement seminars, defensive driving drills, and strict operational monitoring to systematically mitigate public road accident indices.

Keywords: Safety Driving, Knowledge, Driving Experience, Driver's License, Angkot Drivers, Traffic Accidents.

A. PENDAHULUAN

Cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global yang sangat besar dan telah dikategorikan sebagai krisis kesehatan masyarakat yang mendesak di seluruh dunia. Berdasarkan data berkala dari Departemen Perhubungan Republik Indonesia, jalan raya menyumbang angka fatalitas yang terus meningkat dari tahun ke tahun akibat mobilitas manusia yang tidak diimbangi dengan kesadaran hukum berkendara. Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) melaporkan bahwa setiap tahunnya terdapat kurang lebih 1,35 juta

jiwa meninggal dunia di seluruh dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Angka statistik yang mengkhawatirkan ini mengindikasikan bahwa setiap 24 detik, terdapat satu nyawa yang melayang di jalan raya akibat kelalaian berlalu lintas. Jika kondisi ini dibiarkan tanpa adanya intervensi preventif yang bersifat struktural dan edukatif, WHO memperkirakan bahwa jumlah korban kecelakaan global akan melonjak secara eksponensial.

Di konteks nasional, Badan Kesehatan Dunia menilai kecelakaan lalu lintas di Indonesia sebagai mesin pembunuh terbesar ketiga, tepat di bawah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis (TBC). Fenomena ini menjadi sangat tragis karena mayoritas korban kecelakaan lalu lintas berada pada kelompok usia produktif, yaitu rentang usia 22 hingga 50 tahun. Kematian pada usia produktif ini tidak hanya menimbulkan kedukaan yang mendalam bagi keluarga, melainkan juga memicu dampak sosio-ekonomi yang signifikan akibat hilangnya pilar utama pencari nafkah keluarga. Provinsi Sumatera Utara merupakan salah satu wilayah dengan tingkat kerawanan lalu lintas yang tinggi di Indonesia. Data Kepolisian Daerah Sumatera Utara melalui Direktorat Lalu Lintas menunjukkan angka kasus kecelakaan yang masif, dengan ribuan kejadian tercatat setiap tahunnya. Tingginya angka kecelakaan ini secara empiris diidentifikasi bersumber dari berbagai faktor makro dan mikro, di antaranya kondisi geometris jalan yang rusak, pengabaian terhadap rambu-rambu lalu lintas, kelaikan teknis kendaraan yang buruk, serta faktor kelalaian manusia (human error).

Kelalaian pengemudi di jalan raya menduduki porsi terbesar sebagai determinan utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Di kawasan urban seperti Kota Medan dan wilayah penyangganya seperti Batang Kuis, angkutan kota (angkot) merupakan moda transportasi umum yang sangat krusial bagi mobilitas masyarakat kelas menengah ke bawah. Namun, potret transportasi angkot sering kali diidentikkan dengan perilaku mengemudi yang ugal-ugalan, berhenti di sembarang tempat untuk menaik-turunkan penumpang, serta aksi kejar-kejaran demi memperebutkan setoran harian. Karakteristik operasional supir angkot yang agresif ini sangat mengancam penerapan prinsip berkendara aman atau safety driving. Safety driving adalah perilaku mengemudi yang didasari oleh kecakapan, kesadaran, dan kepatuhan terhadap norma keselamatan demi melindungi diri sendiri dan orang lain.

PT. Wulan Taksi merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa angkutan kota rute Medan-Batang Kuis yang mempekerjakan puluhan armada supir. Berdasarkan observasi awal di lapangan, banyak dijumpai armada angkot yang beroperasi tanpa memedulikan kelaikan fasilitas keselamatan kerja, serta pengemudi yang kurang memahami esensi dari rambu-rambu lalu lintas. Perilaku berisiko ini dipengaruhi oleh dinamika psikologis dan sosiologis pengemudi, seperti tingkat wawasan pengetahuan keselamatan, masa berkendara (pengalaman), faktor usia, hingga kepatuhan hukum terkait kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Untuk mendalami keterkaitan variabel-variabel tersebut secara ilmiah dan komprehensif, maka dilakukan penelitian mendalam mengenai "Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving pada Supir Angkot PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis".

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian konteks latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ilmiah ini adalah: "Faktor-faktor apakah (pengetahuan, umur, masa berkendara, dan kepemilikan SIM) yang berhubungan secara signifikan dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi rute Medan-Batang Kuis?"

Tujuan Penelitian**1. Tujuan Umum**

Untuk menganalisis dan mengetahui faktor-faktor yang memiliki hubungan linear maupun logistik dengan perilaku berkendara aman (safety driving) pada supir angkot PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis tahun 2025.

2. Tujuan Khusus

1. Mengidentifikasi karakteristik distribusi frekuensi perilaku safety driving, tingkat pengetahuan, umur, masa berkendara, dan kepemilikan SIM pada supir angkot PT. Wulan Taksi.
2. Menganalisis hubungan antara tingkat pengetahuan berkendara dengan perilaku safety driving pada pengemudi angkot PT. Wulan Taksi.
3. Menganalisis hubungan antara faktor usia (umur) pengemudi dengan perilaku safety driving pada pengemudi angkot PT. Wulan Taksi.
4. Menganalisis hubungan antara masa berkendara (pengalaman mengemudi) dengan perilaku safety driving pada pengemudi angkot PT. Wulan Taksi.
5. Menganalisis hubungan antara kepemilikan administrasi Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan perilaku safety driving pada pengemudi angkot PT. Wulan Taksi.

Manfaat Penelitian**1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah bagi khazanah ilmu kesehatan masyarakat, khususnya pada pemfokusan bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sektor transportasi publik, serta menjadi referensi akademik bagi riset-riset selanjutnya mengenai manajemen risiko kecelakaan jalan raya.

2. Manfaat Praktis

- 1) Bagi Manajemen PT. Wulan Taksi: Sebagai bahan evaluasi internal dalam merumuskan kebijakan operasional, sistem pengawasan supir, serta syarat rekrutmen awak armada yang mengutamakan aspek keselamatan kerja.
- 2) Bagi Institusi Pemerintah (Dinas Perhubungan dan Kepolisian): Sebagai dasar perumusan regulasi lalu lintas perkotaan dan implementasi program edukasi berkendara yang tepat sasaran bagi komunitas supir angkot.
- 3) Bagi Pengemudi Angkot: Meningkatkan kesadaran personal mengenai pentingnya wawasan keselamatan kognitif dan kepemilikan dokumen legal berkendara demi keselamatan diri dan penumpang.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Konsep Dasar Safety Driving

Safety driving secara terminologis didefinisikan sebagai suatu perilaku berkendara yang aman yang didasarkan pada standar kompetensi teknis, pemahaman mendalam tentang regulasi lalu lintas, serta kesadaran mental untuk selalu mengantisipasi segala bentuk potensi bahaya di jalan raya. Perilaku ini berbeda dengan konsep mengemudi biasa, karena safety driving menitikberatkan pada aspek preventif atau pencegahan kecelakaan sebelum terjadi kontak fisik antarkendaraan. Penerapan safety driving mencakup persiapan sebelum berkendara (pengecekan kelaikan rem, tekanan ban, lampu penanda, dan posisi kaca spion), persiapan saat berkendara (mempertahankan postur tubuh ergonomis, penggunaan sabuk pengaman, mematuhi batas kecepatan, dan menjaga jarak aman), serta perilaku pasca-berkendara.

Menurut regulasi hukum positif di Indonesia, yaitu Peraturan Pemerintah (PP) No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, setiap pengemudi diwajibkan untuk menguasai tata cara berkendara yang benar, termasuk tata cara mendahului kendaraan lain dengan aman, berpapasan pada jalur dua arah, serta mematuhi batas kecepatan maksimum di area permukiman maupun jalur antarkota. Pengabaian terhadap aspek-aspek teknis normatif ini secara empiris berkorelasi kuat dengan timbulnya fatalitas di jalan raya.

2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Keselamatan

Dalam menganalisis determinan perilaku keselamatan, peneliti mengacu pada teori dasar perilaku yang dikembangkan oleh Lawrence Green. Teori ini menggarisbawahi bahwa tindakan atau perilaku kesehatan dan keselamatan manusia dipengaruhi secara simultan oleh tiga faktor utama, yaitu:

- **Faktor Predisposisi (Predisposing Factors):** Faktor internal yang ada dalam diri individu yang mempermudah terjadinya perilaku, meliputi pengetahuan, sikap, kepercayaan, tradisi, dan karakteristik demografis seperti umur.
- **Faktor Pemungkin (Enabling Factors):** Faktor eksternal yang memfasilitasi perwujudan perilaku, seperti ketersediaan fasilitas keselamatan, infrastruktur jalan, fisik kendaraan, dan kepemilikan dokumen wajib berkendara (SIM).
- **Faktor Penguat (Reinforcing Factors):** Faktor yang memperkuat bertahannya suatu perilaku akibat adanya dukungan sosial, pengaruh tokoh masyarakat, pengawasan dari manajemen perusahaan, atau sanksi hukum dari aparat berwenang.

Penelitian ini memfokuskan analisis pada empat variabel krusial yang bersumber dari kombinasi faktor predisposisi dan pemungkin, yaitu tingkat pengetahuan keselamatan, umur kronologis, masa berkendara, dan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Pengetahuan merupakan fondasi utama dari pembentukan perilaku aman yang bersifat langgeng (sustainable). Supir yang memahami esensi risiko bahaya akan cenderung mematuhi rambu lalu lintas secara konsisten tanpa perlu pengawasan konstan dari aparat penegak hukum.

3. Perspektif Integrasi Keislaman

Di dalam falsafah Islam, perlindungan terhadap eksistensi kehidupan manusia menduduki posisi sentral yang dirumuskan ke dalam konsep Maqashid Syariah, spesifiknya

pada pilar Hifzh al-Nafs (menjaga jiwa). Setiap aktivitas manusia, termasuk di dalamnya interaksi di jalan raya sebagai pengemudi angkutan publik, harus diniatkan untuk menegakkan keselamatan dan menghindari kemudharatan. Allah SWT menegaskan larangan keras terhadap tindakan merusak diri sendiri dalam Al-Qur'an Surah An-Nisa ayat 29, yang artinya: "Dan janganlah kamu membunuh dirimu; sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu." Ayat mulia ini secara kontekstual melarang keras perilaku mengemudi ugal-ugalan atau mengabaikan kelaikan kendaraan karena tindakan tersebut merupakan bentuk nyata dari menjerumuskan diri dan penumpang ke dalam jurang kebinasaan.

Selaras dengan prinsip tersebut, Rasulullah SAW bersabda dalam sebuah hadits riwayat Ibnu Majah: "Tidak boleh ada bahaya (kemudharatan) dan tidak boleh membalas dengan bahaya." Hadits ini menjadi landasan syar'i dari urgensi penerapan safety driving, di mana pengemudi dituntut tidak menjadi sumber bahaya bagi pengguna jalan lain. Selain itu, kepatuhan supir terhadap pemenuhan dokumen administratif formal seperti SIM dan kepatuhan terhadap rambu-rambu yang ditetapkan oleh pemerintah (Dinas Perhubungan) merupakan manifestasi nyata dari perintah agama untuk menaati pihak berwenang (Ulil Amri), sebagaimana tercantum dalam Surah An-Nisa ayat 59.

B. METODE PENELITIAN

1. Desain, Lokasi, dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dirancang menggunakan pendekatan kuantitatif analitik dengan desain studi cross-sectional (potong lintang). Melalui desain ini, variabel independen (pengetahuan, umur, masa berkendara, dan kepemilikan SIM) serta variabel dependen (perilaku safety driving) diukur, dikumpulkan, dan dianalisis secara simultan pada satu waktu yang bersamaan. Penelitian ini dilaksanakan di pangkalan operasional dan rute lintasan armada PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis. Pemilihan lokasi ini didasarkan atas pertimbangan tingginya densitas lalu lintas pada jalur tersebut serta karakteristik rute yang semi-urban yang rawan konflik lalu lintas. Pengumpulan data dilaksanakan pada periode bulan April hingga Juli tahun 2025.

2. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ilmiah ini adalah seluruh supir angkutan kota yang secara resmi terdaftar aktif beroperasi di bawah naungan badan hukum PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis. Mengingat jumlah populasi yang relatif terbatas dan terjangkau, peneliti mengaplikasikan teknik pengambilan sampel jenuh atau total sampling. Dengan metode ini, seluruh anggota populasi yang memenuhi kriteria inklusi dijadikan sebagai unit responden penelitian. Jumlah sampel total yang berhasil dihimpun dan berpartisipasi aktif dalam pengisian instrumen data adalah sebanyak 70 orang responden supir angkot.

3. Definisi Operasional Variabel

Guna menyamakan persepsi ilmiah dan memudahkan proses pengukuran kuantitatif, definisi operasional dari variabel-variabel penelitian dirumuskan sebagai berikut:

Perilaku Safety Driving: Tindakan nyata responden dalam mengoperasikan kendaraan sesuai dengan norma keselamatan baku. Diukur menggunakan skala ordinal dari akumulasi

kuesioner, dikategorikan menjadi: Aman (jika skor jawaban $\geq$ median) dan Tidak Aman (jika skor jawaban $<$ median).

Pengetahuan Keselamatan: Tingkat pemahaman kognitif supir mengenai aturan lalu lintas, teknik berkendara defensif, dan manajemen risiko bahaya. Dikategorikan menjadi: Baik (skor jawaban benar 76%-100%) dan Kurang (skor jawaban benar $<$ 76%).

Umur Pengemudi: Usia kronologis responden sejak lahir hingga saat penelitian dilakukan berdasarkan dokumen identitas resmi (KTP). Dikategorikan menjadi: Tua ($\geq$ 30 tahun) dan Muda ($<$ 30 tahun).

Masa Berkendara: Durasi atau akumulasi pengalaman kerja responden sebagai supir kendaraan bermotor secara kontinu. Dikategorikan menjadi: Lama ($\geq$ 6 tahun) dan Baru ($<$ 6 tahun).

Kepemilikan SIM: Legalitas formal berupa kepemilikan Surat Izin Mengemudi (umum/pribadi) yang masih berlaku yang diterbitkan Kepolisian RI. Dikategorikan menjadi: Ada dan Tidak Ada.

4. Instrumen dan Analisis Data

Instrumen pengumpulan data primer berupa lembar kuesioner terstruktur yang telah melewati uji validitas menggunakan korelasi Pearson Product Moment dan uji reliabilitas dengan parameter Cronbach's Alpha. Data dianalisis secara digital menggunakan perangkat lunak statistik. Analisis univariat digunakan untuk menyajikan distribusi frekuensi persentase dari masing-masing variabel secara mandiri. Selanjutnya, untuk membuktikan ada tidaknya hubungan yang signifikan secara statistik antara variabel independen dan dependen, diterapkan analisis bivariat berupa uji Chi-Square (χ^2) menggunakan tabel kontingensi 2x2. Keputusan statistik diambil dengan membandingkan nilai signifikansi (p-value) terhadap ambang batas kesalahan $\alpha = 0,05$. Apabila nilai $p \leq 0,05$, maka hipotesis nol (H_0) ditolak, yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antarvariabel.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Univariat

Analisis univariat digunakan untuk mendeskripsikan potret karakteristik sosiodemografis dan pemfokusan skor dari 70 responden supir angkot PT. Wulan Taksi. Rangkuman distribusi frekuensi data disajikan secara mendetail pada tabel berikut:

Tabel 4.1: Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden Supir Angkot (N = 70)

No	Variabel Penelitian	Kategori Analisis	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	Tingkat Pengetahuan Keselamatan	Baik	46	65,7%
		Kurang	24	34,3%

2	Umur Pengemudi	Tua (≥ 30 Tahun)	63	90,0%
		Muda (< 30 Tahun)	7	10,0%
3	Masa Berkendara (Pengalaman)	Lama (≥ 6 Tahun)	35	50,0%
		Baru (< 6 Tahun)	35	50,0%
4	Kepemilikan Dokumen SIM	Ada	45	64,3%
		Tidak Ada	25	35,7%
5	Perilaku Berkendara (Safety Driving)	Aman	38	54,3%
		Tidak Aman	32	45,7%

Berdasarkan sajian data empiris pada Tabel 4.1, terlihat bahwa potret pengemudi angkot PT. Wulan Taksi didominasi oleh supir yang secara kognitif berpengetahuan baik (65,7%) dan mayoritas berada pada kelompok usia dewasa hingga tua di atas 30 tahun (90,0%). Angka kepemilikan dokumen administrasi SIM berada pada angka 64,3%, yang menunjukkan masih terdapat sisa sebesar 35,7% supir yang mengeksploitasi jalan raya tanpa izin legal. Sementara itu, untuk variabel terikat, angka perilaku berkendara aman (safety driving) tercatat sebesar 54,3%, sedangkan supir yang masih menerapkan pola berkendara berisiko (tidak aman) berada pada angka yang cukup mengkhawatirkan yaitu sebesar 45,7%.

2. Analisis Bivariat (Uji Hubungan)

Analisis bivariat diimplementasikan untuk menguji korelasi statistik antarvariabel independen terhadap perilaku safety driving pengemudi angkot menggunakan uji Chi-Square. Hasil olah data disajikan secara integratif di bawah ini:

Tabel 4.2: Tabulasi Silang Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Safety Driving

Variabel Independen	Perilaku Safety Driving Pengemudi				Total (N=70)	<i>p-value</i>
	Tidak Aman		Aman			
	f	%	f	%		
Pengetahuan Keselamatan						

- Kurang	21	30,0%	3	4,3%	24	0,000
- Baik	11	15,7%	35	50,0%	46	
Umur Pengemudi						0,522
- Muda (<30 thn)	4	5,7%	3	4,3%	7	
- Tua (≥30 thn)	28	40,0%	35	50,0%	63	
Masa Berkendara						0,000
- Baru (<6 thn)	26	37,1%	9	12,9%	35	
- Lama (≥6 thn)	6	8,6%	29	41,4%	35	
Kepemilikan SIM						0,001
- Tidak Ada	18	25,7%	7	10,0%	25	
- Ada	14	20,0%	31	44,3%	45	

Pembahasan Hasil Penelitian

1. Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Safety Driving

Berdasarkan hasil pengujian statistik menggunakan uji Chi-Square pada Tabel 4.2, diperoleh nilai signifikansi korelasi p-value sebesar 0,000. Karena nilai p jauh lebih kecil dari standar signifikansi 0,05, secara meyakinkan ditarik kesimpulan bahwa terdapat hubungan yang signifikan dan linear antara tingkat pengetahuan keselamatan dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi. Pola tabulasi silang memperlihatkan bahwa dari 46 supir yang berpengetahuan baik, mayoritas mutlak sebanyak 35 orang (50,0%) secara konsisten mempraktikkan mengemudi aman di jalan raya. Sebaliknya, dari 24 pengemudi yang wawasan keselamatan kognitifnya kurang, terdapat 21 orang (30,0%) yang terjerumus dalam perilaku berkendara yang membahayakan.

Pengetahuan merupakan domain intrinsik yang sangat vital dalam membentuk struktur tindakan nyata seseorang (overt behavior). Seseorang yang memiliki wawasan luas mengenai aturan jarak aman beriringan (safe following distance), teknik pengereman darurat, serta arti penting dari rambu peringatan, memiliki kesadaran internal yang lebih tinggi untuk bertindak preventif. Penemuan empiris ini selaras dengan teori modifikasi perilaku Lawrence Green yang menempatkan wawasan pengetahuan sebagai faktor predisposisi utama. Di ranah internasional, temuan ini didukung oleh studi ilmiah Muir yang dipublikasikan dalam Campbell Systematic Reviews, yang menyatakan bahwa intervensi keselamatan jalan raya berbasis edukasi pengetahuan terbukti efektif mereduksi angka fatalitas klaim kecelakaan lalu lintas. Hal ini menegaskan bahwa untuk mengubah cara berkendara para supir angkot rute Medan-Batang Kuis menjadi lebih humanis dan aman, intervensi utama harus dimulai dari peningkatan pemahaman kognitif mereka.

2. Hubungan Faktor Umur dengan Safety Driving

Hasil analisis bivariat terhadap variabel umur kronologis menghasilkan nilai p-value sebesar 0,522. Karena nilai signifikansi statistik ini berada di atas ambang batas 0,05, dapat disimpulkan secara tegas bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara umur pengemudi dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi. Usia biologis atau kronologis seseorang tidak dapat dijadikan sebagai parameter penentu atau indikator utama untuk menilai apakah seorang supir akan berkendara secara aman atau ugal-ugalan di lintasan jalan raya.

Fenomena nihilnya hubungan ini terjadi karena kedewasaan atau kematangan psikologis dalam mengemudikan moda transportasi umum tidak selalu berjalan paralel dengan pertambahan usia kronologis. Pengemudi yang berusia tua (≥ 30 tahun) dalam penelitian ini tercatat cukup banyak yang melakukan tindakan tidak aman (40,0%), hal ini dipicu oleh faktor-faktor situasional lain seperti kejenuhan kerja, tekanan untuk mengejar setoran harian yang tinggi, serta kebiasaan buruk yang telah terinternalisasi bertahun-tahun. Temuan riset ini sangat konsisten dengan studi empiris yang dilakukan oleh Fitriani di Indonesia, yang mengonfirmasi bahwa faktor usia biologis tidak memiliki korelasi signifikan terhadap kepatuhan perilaku safety riding maupun safety driving di berbagai komunitas angkutan kota maupun ojek online.

3. Hubungan Masa Berkendara dengan Safety Driving

Variabel masa berkendara atau jam terbang pengalaman mengemudi menghasilkan nilai statistik yang sangat signifikan, dengan temuan nilai p-value sebesar 0,000. Hal ini membuktikan adanya hubungan yang sangat erat dan nyata antara masa berkendara dengan perilaku safety driving pengemudi. Dari data tabulasi silang, supir dengan masa berkendara yang sudah lama (≥ 6 tahun) mendominasi perilaku aman yaitu sebanyak 29 orang (41,4%). Sebaliknya, pengemudi yang dikategorikan masih baru dalam membawa angkutan kota (< 6 tahun) mayoritas berperilaku tidak aman saat mengemudi, yaitu sebanyak 26 orang (37,1%).

Masa berkendara mencerminkan akumulasi pengalaman empiris, pengenalan medan jalan, serta pengasahan intuisi dalam menghadapi situasi kritis di lapangan. Pengemudi dengan jam terbang tinggi telah melewati berbagai fluktuasi kondisi lalu lintas sehingga mampu mengembangkan mekanisme koping dan reflek berkendara yang lebih matang (defensive driving). Pengalaman yang panjang juga membentuk pemahaman yang lebih matang mengenai konsekuensi fatal dari kecelakaan lalu lintas, baik dari segi materiil maupun ancaman pidana hukum. Penemuan ini sejalan dengan teori psikologi keselamatan kerja yang menyatakan bahwa keterampilan mengantisipasi bahaya di lingkungan berisiko tinggi sangat ditentukan oleh durasi paparan dan pengalaman empiris pekerja yang bersangkutan.

4. Hubungan Kepemilikan SIM dengan Safety Driving

Analisis bivariat untuk variabel kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) menghasilkan nilai korelasi p-value sebesar 0,001. Nilai tersebut berada jauh di bawah nilai $\alpha = 0,05$, yang mengindikasikan bahwa terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara kepemilikan SIM dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi. Pengemudi yang mengantongi SIM secara legal mayoritas menunjukkan kepatuhan berkendara yang aman

sebesar 44,3%. Di sisi lain, pengemudi yang tidak memiliki SIM mayoritas menunjukkan perilaku berkendara yang membahayakan (25,7%).

Surat Izin Mengemudi dalam sistem hukum transportasi bukan hanya berfungsi sebagai instrumen pemenuhan legalitas administratif belaka, melainkan merupakan representasi formal dari kompetensi, kesehatan mental-fisik, serta kelayakan teknis seorang pengemudi. Proses kelulusan untuk mendapatkan SIM menguji wawasan teoritis lalu lintas dan kecakapan praktik mengemudi. Oleh karena itu, pengemudi yang memiliki SIM secara normatif telah dibekali dengan standar pengetahuan minimal keselamatan. Hasil penelitian ini diperkuat oleh studi empiris di berbagai wilayah Indonesia yang mendapati bahwa sertifikasi formal mengemudi berkorelasi positif dengan kedisiplinan penggunaan alat pelindung keselamatan dan kepatuhan rambu jalan, jika dibandingkan dengan pengemudi liar yang tidak memiliki SIM.

5. Analisis Integratif Nilai-Nilai Keislaman

Temuan ilmiah dalam penelitian ini yang menunjukkan signifikansi hubungan pengetahuan, pengalaman, dan kepatuhan administratif formal terhadap keselamatan berkendara memiliki kesinambungan yang sangat erat dengan nilai-nilai luhur teologi Islam. Perilaku safety driving merupakan aplikasi nyata dari perintah Al-Qur'an untuk menjunjung tinggi keselamatan jiwa (Hifzh al-Nafs) dan menjauhi kehancuran, sebagaimana tertuang dalam QS. An-Nisa ayat 29. Supir angkot yang berwawasan baik dan mengemudi dengan penuh tanggung jawab pada hakikatnya sedang menjalankan ibadah, karena mereka memegang amanah keselamatan nyawa para penumpang yang mempercayakan perjalanannya kepada mereka.

Selain itu, kepemilikan SIM sebagai prasyarat legal berkendara merupakan manifestasi nyata dari ketertundukan seorang muslim terhadap kebijakan pemimpin atau pemerintah (Ulil Amri) yang bertujuan menciptakan kemaslahatan umum (Mashlahah Mursalah), sesuai perintah QS. An-Nisa ayat 59. Penegakan aturan lalu lintas ini dikuatkan oleh Fatwa Majelis Ulama Indonesia (MUI) Nomor 04 Tahun 2017 tentang Keselamatan Berlalu Lintas, yang secara hukum agama menetapkan bahwa setiap muslim wajib menaati rambu dan regulasi jalan raya, dan tindakan sengaja yang melanggar hukum lalu lintas hingga memicu kecelakaan dikategorikan sebagai perbuatan dosa.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data univariat dan bivariat serta pembahasan ilmiah yang telah diuraikan pada bab sebelumnya mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety driving pada pengemudi angkot PT. Wulan Taksi Medan-Batang Kuis, ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan keselamatan berkendara dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi ($p\text{-value} = 0,000$). Pengemudi yang memiliki pemahaman kognitif yang baik cenderung berkendara secara aman di jalan raya.

2. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara faktor umur (usia kronologis) pengemudi dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi (p-value = 0,522). Pertambahan usia tidak menjamin peningkatan kedisiplinan berkendara aman di lapangan.
3. Terdapat hubungan yang signifikan antara masa berkendara (pengalaman mengemudi) dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi (p-value = 0,000). Pengemudi dengan jam terbang ≥ 6 tahun menunjukkan kecenderungan yang lebih tinggi untuk menerapkan teknik mengemudi defensif yang aman.
4. Terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan perilaku safety driving pada supir angkot PT. Wulan Taksi (p-value = 0,001). Kepemilikan SIM menjadi indikator penting kepatuhan hukum dan kelayakan kompetensi supir dalam mengemudikan angkutan publik.

Saran

1. Bagi Manajemen PT. Wulan Taksi

Pihak perusahaan disarankan untuk memperketat sistem rekrutmen pengemudi dengan menjadikan kepemilikan SIM umum yang sah sebagai syarat mutlak yang tidak dapat ditoleransi. Selain itu, manajemen perlu menyelenggarakan program edukasi keselamatan berkendara secara periodik bekerja sama dengan pihak kepolisian, serta melakukan inspeksi mendadak terkait kondisi kelaikan armada angkot sebelum beroperasi di jalan raya.

2. Bagi Dinas Perhubungan dan Aparat Penegak Hukum

Diharapkan instansi terkait dapat mengintensifkan razia penertiban administrasi dan kelaikan jalan bagi moda angkutan kota di rute Medan-Batang Kuis. Pemerintah juga perlu menyediakan fasilitas sosialisasi berkendara aman yang inklusif bagi serikat supir angkot untuk memupuk budaya tertib berlalu lintas.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Disarankan bagi riset masa depan untuk memperluas cakupan variabel penelitian dengan memasukkan faktor-faktor eksternal dan psikososial lainnya yang belum diteliti dalam skripsi ini, seperti tingkat stres kerja pengemudi, status kesehatan fisik, sistem pengupahan atau setoran, serta menggunakan metode observasi langsung (studi kualitatif) untuk mendapatkan akurasi data perilaku pengemudi yang lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi, U. F. (2014). *Dasar-Dasar Penyakit Akibat Kerja dan Keselamatan Kerja*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).
- Ariwibowo, S. (2019). Hubungan Antara Pengetahuan Keselamatan Jalan Raya dengan Perilaku Mengemudi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja Indonesia*, 7(2), 145-153.
- Departemen Perhubungan Republik Indonesia. (2009). *Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan Raya (RUNK)*. Jakarta: Kemenhub RI.

- Green, L. W., & Kreuter, M. W. (2005). *Health Program Planning: An Educational and Ecological Approach* (4th ed.). New York: McGraw-Hill.
- Han, L., & Du, Z. (2022). International Road Safety Trends and Coordinated Safety Interventions. *Journal of Safety Research*, 81, 203-212.
- Iglesias, T. (2021). Cognitive Functions and Behavioral Traits in Commercial Driving Safety. *ResearchGate Operational Papers*, Doi: 10.13140/RG.2.2.31204.5640.
- Majelis Ulama Indonesia. (2017). *Fatwa Nomor 04 Tahun 2017 tentang Keselamatan Ber Lalu Lintas*. Jakarta: Sekretariat Komisi Fatwa MUI.
- Majelis Ulama Indonesia. (2021). *Fatwa Etika dan Perlindungan Tenaga Kerja dalam Perspektif Islam*. Jakarta: MUI.
- Muir, I. (2020). Knowledge-based Interventions for Enhancing Road Safety Compliance: A Systematic Review. *Campbell Systematic Reviews*, 16(3), e1102.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2018). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- Riani, A. (2023). Pengaruh Pelatihan Safety Driving Terhadap Peningkatan Pengetahuan dan Sikap Pengemudi Truk Trailer di PT. Erafista Indah Kabupaten Bekasi. *Jurnal Manajemen K3 Transportasi*, 11(1), 34-42.
- Sulzer-Azaroff, B., & Mayer, G. R. (1977). *Applying Behavior-Analysis Procedures with Children and Youth*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: World Health Organization.